TYGODNIK • 29.02.1976

CENA 3 ZŁ

9
1286

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

POLSKO-WĘGIERSKA UMOWA O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

W Warszawie 12 lutego br. podpisano nową umowę o komunikacji lotniczej pomiędzy Polską i Węgrami. Umowę w imieniu rządów obydwu krajów podpisali: ze strony polskiej — wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, ze strony węgierskiej — sekretarz stanu Komunikacji i Poczt dr **Abraham Kalman**. Przy podpisaniu umowy obecny był ambasador WRL w Warszawie **Jozsef Németi**.

Nowa umowa zastępuje dotychczasową, podpisaną jeszcze w 1947 roku, a więc opiera się na blisko trzydziestoletnim dorobku i doświadczeniach w komunikacji lotniczej między PRL i WRL. Biorąc za podstawę wyższy etap rozwoju społeczno-ekonomicznego obu krajów, ich wzrastającą pozycję na arenie międzynarodowej oraz rozwijającą się wielostronnie współpracę — umowa stwarza bardziej elastyczne warunki dla dalszego dynamicznego rozwoju komunikacji lotniczej z korzyścią dla obu stron.

Przy okazji warto wspomnieć, że Polskie Linie Lotnicze LOT utrzymują stałe połączenie z Budapesztem, a także via Budapeszt — z innymi portami lotniczymi na kierunku południowym, m.in. do Sofii i Bukaresztu. Węgierskie linie lotnicze MALEV latają również nie tylko do Warszawy, lecz także przez Warszawę, m.in. do Leningradu.

Umowa jest wyrazem stale pogłębiającej się współpracy pomiędzy krajami socjalistycznymi.

EKSPORT SAMOLOTÓW AN-2

Z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu wyeksportowane do Związku Radzieckiego pierwszą wyprodukowaną w bieżącym roku partię samolotów wielozadaniowych An-2. Kraj Rad jest największym importerem tych samolotów, głównie w wersji rolniczej.

Samoloty An-2, produkcji mieleckiej eksportowane będą w bieżącym roku również do Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, Mongolii, NRD i na Węgry.

EKSPORT LOTNICZYCH USŁUG GEOLOGICZNYCH I GEOFIZYCZNYCH

Polskie przedsiębiorstwo handlu zagranicznego „Polservice" zawarło w Nigerii kontrakt na wykonanie w tym kraju, w okresie 45 dni lutego i marca, lotniczych badań geologicznych i geofizycznych przy użyciu zdjęć w podczerwieni. Wykonawcami są: Przedsiębiorstwo Usług Geologicznych „Geopol" i Przedsiębiorstwo Poszukiwań Geologicznych w Warszawie, które korzystać będą w badaniach z polskiego sprzętu lotniczego. Wartość kontraktu wynosi 1 mln złotych dewizowych.

WYSTAWA „INTERFLUG" W WARSZAWIE

Przedstawicielstwo Reisebüro i linii lotniczych NRD „Interflug" w Polsce zorganizowały w lutym w Klubie Międzynarodowej Książki i Prasy w Warszawie (Nowy Świat 15) okolicznościową wystawę, z okazji 20-lecia otwarcia pierwszej w NRD międzynarodowej linii lotniczej na trasie Berlin — Warszawa. Myślą przewodnią wystawy jest: Reisebüro i „Interflug", organizatorami waszych podróży do Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Po stolicy wystawa będzie eksponowana w innych miastach kraju: w pierwszej dekadzie marca — w Lublinie, w maju — w Gdańsku, w czerwcu — w Olsztynie, a w październiku — w Zagłębiu Miedziowym w Lubinie.

DNI ASTRONOMII I ASTRONAUTYKI

W Toruniu, Olsztynie, Fromborku, Grudziądzu i Lidzbarku Warmińskim odbyły się w drugiej połowie lutego V Dni Astronomii i Astronautyki. Na program dni złożyły się wystawy, seminaria i olimpiady w planetariach, odczyty i spotkania oraz koncerty muzyki dawnej. Imprezy te były adresowane głównie do młodych entuzjastów astronomii i astronautyki.

Z obrad ZG APRL

LOTNIE OFICJALNIE W AEROKLUBIE PRL

Pod przewodnictwem prezesa gen. bryg. nawig. Władysława Jagiełło obradowało 12 lutego w Warszawie plenum Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W obradach wziął udział dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji Mieczysław Roman.

W pierwszym punkcie porządku obrad Zarząd Główny Aeroklubu PRL dokonał oceny działalności stowarzyszenia w 1975 r. oraz ustalił główne kierunki szkoleniowo-sportowe na rok bieżący.

W toku obrad rozpatrzono również sprawy organizacyjne sportu lotniarskiego, które referował wiceprezes ZG APRL doc. dr inż. Bohdan Jancelewicz. Zarząd Główny przyjął uchwałę (nr 129/2/VIII/76), w której zatwierdził podstawowe założenia organizacji i rozwoju lotniarstwa w PRL. Założenia te w odniesieniu do lotniarstwa powszechnego stanowią pogląd ZG APRL w sprawie treści dokumentu państwowego, normującego sprawy lotniarstwa w kraju oraz w sprawie zadań APRL w dziedzinie lotniarstwa powszechnego. W dziedzinie lotniarstwa sportowego założenia stanowią wytyczną działalności dla Aeroklubu PRL.

W celu rozpoczęcia wdrażania tych wytycznych, Zarząd Główny Aeroklubu PRL postanowił powołać Komisję Specjalnościową Lotniarstwa w składzie: przewodniczący — Jerzy Lutkowski (Częstochowa), p. o. sekretarza — Mirosław Rodzewicz (Warszawa), członkowie — Krzysztof Kosior (Bydgoszcz), Adam Kurbiel (Bielsko-Biała), Jan Marcin Psuj (Kraków), Jan Sejut (Nowy Sącz). ZG polecił Komisji opracowanie projektu szczegółowych koncepcji organizacji i rozwoju lotniarstwa w Polsce. Do zatwierdzenia tych materiałów upoważniono Prezydium Zarządu Głównego. Postanowiono także utworzyć w Dziale Szkolenia i Sportu Biura Zarządu Głównego APRL stanowisko inspektora d/s lotniarstwa.

„Zarząd Główny Aeroklubu PRL — czytamy w uchwale — obejmując w imieniu Aeroklubu PRL patronat nad lotniarstwem powszechnym, zwraca się z apelem do wszystkich organizacji, stowarzyszeń i poszczególnych osób zainteresowanych rozwojem lotniarstwa, o włączenie się do współpracy dla dobra nowej, pięknej dziedziny działalności lotniczej."

Z zadowoleniem witamy uchwałę ZG APRL o oficjalnym wprowadzeniu lotni do Aeroklubu PRL jako nowej dziedziny sportu lotniczego. Miło nam także, że na posiedzeniu ZG wyrażono uznanie redakcji „Skrzydlatej Polski" za kilkuletnią akcję popularyzowania lotni.

W końcowej części posiedzenia Zarząd Główny m. in. zapoznał się z tegorocznym planem udziału sportowców lotniczych w imprezach zagranicznych, zatwierdził regulamin Komisji Sportowej oraz nadał tytuł mistrza sportu pilotowi Waldemarowi Kwiatkowskiemu. (jrk)

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ROZMOWA Z LAUREATKĄ „BIAŁEGO CUMULUSA"
- LOTNIE W DOBRYCH RĘKACH
- TU RAYSKALA
- ZAWODY LUBELSKIE I INNE
- ELASTOOPTYKA
- MODELARSKIE REKORDY ŚWIATA
- SAMOLOT PANCERNY BRACI WRÓBLEWSKICH

NASZA OKŁADKA:

Wiesław i Anna Iwańscy z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu, zwycięzcy X(XV) Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych. O zawodach piszemy na stronach 6—7.

Zdjęcie:

BERNARD KOSZEWSKI

NA HORYZONCIE

TWÓRCOM LOTNICZYM NAPRZECIW

Ponad pięć lat temu, w październiku 1970 r., powstał Klub Twórców Lotniczych przy Aeroklubie PRL z siedzibą we Wrocławiu. Nieprzypadkowo stolica Dolnego Śląska była miejscem zjazdu konstytucyjnego twórców lotniczych i stała się siedzibą zarządu krajowego KTL. Wrocław miał zawsze bogate życie lotnicze, bardzo liczne środowiska skupione wokół organizacji, instytucji i zakładów lotniczych oraz wiele sympatii i poparcia dla polskich skrzydeł u władz miasta i województwa. W tym mieście narodziło się także sporo ogólnopolskich inicjatyw lotniczych, dających najlepsze świadectwo tamtejszym działaczom ich autentycznego entuzjazmu dla uskrzydlonej dziedziny. Powstanie Klubu Twórców Lotniczych zrodziła też inicjatywa wrocławska wsparta przez działaczy warszawskich i innych rejonów kraju.

Ponad pięć lat działalności Klubu Twórców Lotniczych, to niewiele. Co by jednak nie sądzić o jego dotychczasowej pracy, jedno wszakże wydaje się pewne — poczynania Klubu stały się zaczynem kreowania nowych form organizacyjnych sprzyjających twórczości lotniczej. Najlepiej sprawdziło się to w twórczości literackiej i publicystycznej, która raczej dominowała w dotychczasowej pracy Klubu. Bardzo cenna jest inicjatywa KTL uruchomienia w Krajowej Agencji Wydawniczej biblioteczki „Miniatur lotniczych", co ma duże znaczenie z punktu widzenia propagandy lotnictwa w społeczeństwie. KTL był organizatorem lub współorganizatorem kilku konkursów literackich i publicystycznych, w tym także jednego na szkic scenariusza filmowego o tematyce lotniczej. Słabsze są z pewnością rezultaty pracy Klubu w dziedzinie plastyki, grafiki, filmu i fotografii, twórczości scenicznej czy nauki.

Ale nie spieszmy się z krytyką. Wszak słabości w pracy KTL wynikają również ze słabości naszej krajowej propagandy lotniczej, która niekoordynowana od lat chadza różnymi, własnymi drogami, z nie najlepszymi skutkami dla całości naszych ogólnopolskich poczynań w tej dziedzinie. Może się tylko wydawać dziwne, że wszelkie publiczne głosy w tej sprawie, a swego czasu również Zarządu Krajowego Klubu Twórców Lotniczych — nie znajdują jak dotąd żadnego echa u właściwych czynników.

Jednym z celów Klubu jest inicjowanie, popieranie i rozwijanie twórczości o tematyce lotniczej w różnych dziedzinach kultury, w literaturze, nauce, publicystyce, plastyce, fotografii, filmie i telewizji. Dodałbym jeszcze — i w technice, ponieważ — jak pisze prof. Bogdan Suchodolski w nr 2/76 „Nowych Dróg" — „Mówimy dziś coraz częściej o twórczości technicznej, chociaż dotychczas działalność techniczna wydawała się stosowaniem reguł, które nie pozostawiały marginesu wolności, niezbędnej dla aktu twórczego. Dziś nie wahamy się mówić o inwencji technicznej i wynalazczości tego typu zestawiać z twórczością naukową i artystyczną". Nie dziwmy się przeto, iż szeregi KTL zasilili także technicy, że wspomnę chociażby o wrocławskich amatorach-konstruktorach.

Praca twórców w sekcjach Klubu nie zdała raczej egzaminu ze względu na duże rozproszenie członków w kraju. Jednakże samo życie podpowiedziało Klubowi nowe formy — pracę środowiskową w klubach — oddziałach rejonowych. Jako pierwszy dał przykład Warszawski Klub Twórców Lotniczych i niedawno powstały Dolnośląski. Aż się prosi żeby podobne kluby powstały w Poznaniu, Krakowie, Gdańsku i gdzieindziej.

Zresztą, niech te i inne propozycje rozważą w swym gronie już sami twórcy w toku swego krajowego zjazdu, który obradować ma we Wrocławiu 29 lutego. Ich obradom towarzyszyć będzie nasza i całej społeczności lotniczej życzliwość.

Twórcom lotniczym wychodziliśmy i wychodzić będziemy zawsze naprzeciw. Będziemy wspierać ich działania.

Ikarus

POMOC NIEZAWODNA

Śmigłowiec jest dobry na wszystko — można powiedzieć o uniwersalnym wiropłacie Mi-2, rodem z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Świdniku. Między innymi chwali go sobie bardzo polskie lotnictwo sanitarne. Śmigłowce Mi-2 są już prawie we wszystkich zespołach regionalnych na terenie całego kraju. Od kilku dobrych lat wzmacniają sukcesywnie tabor lotnictwa spod znaku czerwonego krzyża. Zwiększają jego operatywność i możliwość niesienia pomocy. Latają praktycznie podczas każdej pogody, bez względu na porę roku, w dzień i w nocy. Ich przydatność i niezawodność wypróbowano wielokrotnie podczas lotów i akcji ratowniczych, latem i zimą, w górach i nad morzem, w bezludnych miejscach i w centrum miast.

Mając wiele szacunku dla swego starszego brata — samolotu, śmigłowiec ma jednak wiele własnych atutów. Przede wszystkim — w przeciwieństwie do samolotu — startuje zawsze i ląduje wszędzie. Mi-2 imponuje dodatkowo dużym udźwigiem, pojemnością kabiny i prędkością Jak uczy praktyka polskiego lotnictwa sanitarnego, jest niezastąpiony.

Oczywiście na niezawodną pomoc z powietrza składa się nie tylko sprzęt, ale przede wszystkim ludzie. W ślad za dostawami nowoczesnego sprzętu dla lotnictwa sanitarnego, idzie stałe doskonalenie jego presonelu, wyróżniającego się ponadto niezwykłą ofiarnością w ratowaniu życia i zdrowia ludzi. Potwierdziła to nasza krótka wizyta w Lubelskim Zespole Lotnictwa Sanitarnego, skąd pochodzą zdjęcia. Pomimo trudnej, zimowej aury, wezwany śmigłowiec Mi-2 startuje natychmiast z lotniska, niosąc bezcenną pomoc na wagę zdrowia, a może i życia.

Warto pamiętać, że w całym kraju czuwają nad naszym zdrowiem ludzie lotnictwa sanitarnego, że śmigłowce i samoloty z czerwonym krzyżem są zawsze gotowe do startu. Jeśli zachodzi potrzeba, ich pomoc jest niezastąpiona i niezawodna. **(kh)**

Zdjęcia: H. Kucharski

ESKADRA ze znakiem Q

Tekst i zdjęcia: **PAWEŁ ELSZTEIN**

Od razu, aby nie było nieporozumień, muszę wyjaśnić, że ten znak jakości w odniesieniu do eskadry lotniczej nie jest przyjętym wyróżnieniem. Dając ten tytuł chciałem podkreślić jedynie, że byłem niedawno gościem przodującej eskadry lotniczej w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju, takiej jednostki, którą cywil mógłby oznaczyć międzynarodowym znakiem jakości. Właśnie tym „Q".

Niezwykłe są nasze Wojska OPK. Dysponują najnowocześniejszym z nowoczesnych sprzętem, starannie dobierają specjalistów wszelkich dziedzin techniki. Mają wspaniałych, pełnych poświęcenia ludzi, a wśród nich lotników. Nie wiem, czy wszyscy cywile zdają sobie sprawę, że na przykład w roku ubiegłym czyny produkcyjne żołnierzy Wojsk OPK świadczone właśnie dla nas cywilów wyrazić można liczbą 15 milionów złotych! Co złożyło się na tak wielką sumę? Praca przy żniwach, pomoc podczas wykopków ziemniaków i wiele innych, może mało efektownych, ale jakże ważnych w sumie czynów, których przecież nikt nie zdoła przeliczyć. A honorowe krwiodawstwo! Półtorej tony krwi oddali żołnierze WOPK w roku ubiegłym. Liczba na pewno ogromna, imponująca dla statystyk, ale ile za nią kryje się uratowanych istnień ludzkich. Żołnierze WOPK są dumni ze swych czynów. Proszę mi wierzyć, to nie fakt, iż honorowy krwiodawca w dowód zaufania może otrzymać dodatkowy urlop, jest zachętą, ale postawa obywatelska żołnierzy.

W roku ubiegłym w jednostkach Wojsk OPK 50% żołnierzy zostało wyróżnionych odznaką Wzorowego Żołnierza, a 45% drużyn zaszczyconych zostało mianem Drużyny Służby Socjalistycznej. Zaszczyt niemały, ale i trudny do zrealizowania. Niefachowcom zdradzę, że aby zdobyć takie miano, co najmniej połowa stanu osobowego danej drużyny musi posiadać tytuł Wzorowego Żołnierza i uzyskać specjalność wojskową. Mało tego, jeśli tylko jeden żołnierz wyłamie się z zespołu, nie podoła obowiązkom, to cała drużyna traci tytuł i przywileje. Pokazywano mi tablice ze zdjęciami przodujących żołnierzy. Najlepsi z najlepszych nie muszą martwić się o specjalne przepustki. Dla nich przepustką jest ich wzorowe wykonywanie obowiązków. Wyróżnia ich brązowy sznur na ramieniu. 65% żołnierzy WOPK jest członkami ZSMW.

Wspominając o czynach roku ubiegłego, znaczonego przecież 30-rocznicą Zwycięstwa nad faszyzmem i zobowiązaniami dla uczczenia VII Zjazdu PZPR, nie można pominąć niezmiernie pożytecznej inicjatywy odwiedzania kombatantów w Dniu Zwycięstwa i w Dniu Wojska Polskiego. Wszędzie gdzie stacjonują jednostki Wojsk OPK, ani jeden uczestnik minionej wojny nie został pominięty. Otrzymał od delegatów-żołnierzy kwiaty, słowa uznania, a często i niezbędną opiekę. Odnajdywano nieraz ludzi zupełnie zapomnianych, czy takich, o których nikt w ogóle nie wiedział nawet w ZBoWiD. Weterani będą odwiedzani co roku przez żołnierzy. Są też zapraszani do jednostek aby wiedzieli, że mają opiekunów, którzy nie zapominają o swych towarzyszach broni.

St. sierżant Bogdan Tauber (pierwszy z prawej) melduje o przeglądzie śmigłowca.

Do przodującej eskadry lotniczej dotarłem podczas niezwykłego od lat mrozu i zawieruchy. Cywil wśród żołnierzy zawsze wygląda osobliwie, ale tym razem nawet wartownik nie mógł się nadziwić, co też mnie ciągnie w taką zadymkę. Krytycznie rzucił okiem na moje aparaty fotograficzne, ale „żelazna" przepustka, uspokoiła go zupełnie, tak iż po chwili siedziałem wśród lotników „mojej" eskadry, rozlokowanej w Warszawskim Okręgu Wojskowym. Spiesząc tu na zaproszenie dowództwa jednostki, zastanawiałem się od czego zacząć. Najprościej byłoby porozmawiać z dowódcami wysokiej rangi i sprawa załatwiona. Ciągle jednak tkwią we mnie nauki pewnego starego wąsatego sierżanta sztabowego, który mawiał, że owszem, dowódcy są bardzo potrzebni, ale bratku — mówił — bez sierżantów nie dadzą rady! Uzbrojony w tę życiową maksymę pierwsze kroki skierowałem do st. sierżanta **Bogdana Taubera.**

Kim jest sierżant Tauber? No, jeśli tego nie wiecie, to musieliście być bardzo daleko od spraw lotniczych. Chłop przecież od dziecka zajęty jest techniką lotniczą. W Aeroklubie Warszawskim latał na szybowcach od 1955 roku. Dużo nie wylatał. Tylko 150 godzin. Ale wiecie kto go szkolił? Pani instruktor Pelagia Majewska, światowej sławy lotniczka, której nazwisko wymawia z wielkim namaszczeniem. A poza tym? Wykonał 16 skoków pod kierunkiem mistrza Witolda Tracza i rozpoczął pracę w AW jako starszy mechanik. Twierdzi, że technika bardziej go pociągała niż sport. A obecnie jest wojskowym zawodowym. Ba, nawet twierdzi, że za przyczyną naszej redakcji i dawnego tygodnika „Skrzydła i Motor" znalazł się na zawsze w lotnictwie... Rozwinął swe umiejętności nabyte przy obsłudze cywilnego sprzętu. Dziś jest, jak oceniają to jego przełożeni, mistrzem wykrywania najdrobniejszych nawet defektów. Specjalista wysokiej klasy od śmigłowców, a także samolotów transportowych. Mechanik, o którym

„Wilgi" przodującej eskadry lotniczej WOPK.

Kpt. Bogdan Kulesza przy „Biesie".

jdno nawet mówić, jak niegdyś — złota rączka, bo to jest chyba ręka platynowa. Uważa, iż praca mechanika przy wiropłatach jest ciekawsza niż przy samolotach, trudniejsza, bo więcej tu agregatów, ale i dająca duże zadowolenie. Utarło się już w jednostce, że gdy gdzieś tam jakiś pilot narzeka, że coś u niego w maszynie nie gra, to tylko Tauber może natychmiast pomóc. I Tauber nigdy wraz ze swoim zespołem nie zawodzi!

Gdy pytam, jak ocenia śmigłowce, które otrzymuje bezpośrednio z wytwórni, wyjaśnia mi po prostu: w naszych wytwórniach, proszę pana, pracują tacy sami zapaleńcy jak i my tutaj. Stąd wielka odpowiedzialność, precyzja wykończenia każdego podzespołu. Mogę jeszcze dodać, że nawet po remoncie otrzymujemy maszyny doskonale przygotowane i sprawdzone. Godne to jest najwyższego uznania.

Sierżant Tauber jest człowiekiem skromnym. Nie lubi zbyt dużo o sobie mówić. Jego przełożony uzupełnia zatem biografię, wymieniając zasługi sierżanta w akcjach przeciwpowodziowych, za co otrzymał specjalne odznaczenie. Ma Srebrny Krzyż Zasługi. Sam Tauber twierdzi, że największym dlań odznaczeniem jest możliwość służby w WOPK przy sprzęcie lotniczym. Cieszy się, że jest zawsze potrzebny, że pracuje na odpowiedzialnym stanowisku. Pokazuje mi najnowszy typ śmigłowca Mi-2 w wersji uniwersalnej. Cóż to za maszyna! Wszystko tutaj można znaleźć: dźwig pokładowy, dziesiątki urządzeń, przestronną kabinę załogi i pasażerów, właściwie salon przypominający wnętrze najlepszego samochodu świata, a nie maszynę wojskową. Nasz śmigłowiec, mówi sierżant Tauber, wszystko potrafi, zdolny jest do wszelkich prac w terenie. Nikt jeszcze takiego śmigłowca nie ma — podkreśla z dumą.

Z dziennikarskiego przyzwyczajenia pytam o szczególnie dramatyczne sytuacje, związane z pracą w jednostce. Przypominają mi uprzejmie, że jestem w eskadrze lotniczej wojsk, które przygotowane są w każdej sekundzie dnia i nocy do działania. Ale niejako „na marginesie" służby wspominają sytuację, kiedy to nadszedł telefoniczny meldunek od rodziców dzieci, które podczas surowej zimy znalazły się na krze na środku rzeki. Nie było czasu do namysłu. Błyskawicznie podjęto decyzję i śmigłowiec, wyładowany po brzegi odpowiednim sprzętem, poleciał na ratunek. Odnaleźli we mgle zagubione dzieciaki. Dostarczyli żywe i całe do uszczęśliwionych rodziców.

Albo taka sytuacja: na jednej ze stacji kolejowych znajduje się, po wypadku drogowym, ciężko ranny żołnierz. Mimo mgły i zamieci śmigłowiec eskadry WOPK dociera do rannego i przewozi go do szpitala, lądując tuż przed wejściem do budynku. A warunki pogodowe były takie, że lepiej nie wspominać. Nagrodą za wysiłek było uratowanie życia towarzysza broni. Dodam tu od siebie, iż w podobnych przypadkach wszystko zależało od inicjatywy zespołu eskadry, bo przecież dowódca jednostki nie może zlecać tego rodzaju przedsięwzięć żołnierzom, mającym zupełnie inne zadania do spełnienia. Dowódca jedynie może wyrazić zgodę na podobną akcję. Takie to są Wojska OPK i takich mają ludzi.

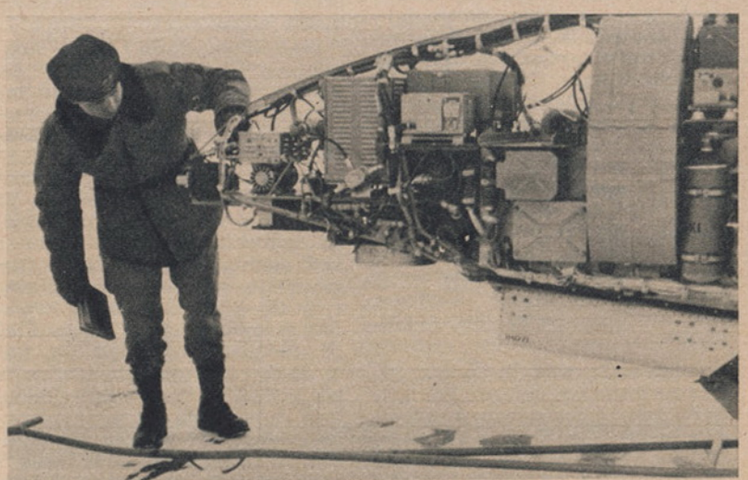
Rozmawiam ze starszym sierżantem **Krystianem Jaglarskim.** Od 12 lat pełni funkcję mechanika samolotowego. Do wojska trafił... przez aeroklub, gdzie uzyskał uprawnienia mechanika. Modelarz. Kiedyś budował modele latające, dziś ogranicza się do redukcyjnych. Jest dowódcą klucza technicznego. Tak, oczywiście, żonaty. Uzupełnia obecnie swe wykształcenie techniczne. Zdaniem przełożonych jest doskonałym organizatorem, specjalistą wysokiej rangi, zaangażowany w pracy społecznej, o czym świadczy członkostwo w komitecie partyjnym. Gdy pytam, co uważa za najważniejsze w pracy którą wykonuje, odpowiada, że — zamiłowanie. On przecież wybrał lotnictwo z zamiłowania. Podobnie jak wszyscy w naszej eskadrze — podkreśla. Może w tym tkwi tajemnica, że ta właśnie eskadra jest przodująca? Zastanawiam się jak oni z WOPK to robią, że mają u siebie tak wielką liczbę zapalonych lotników, fanatyków rzetelnej roboty, w ogóle — speców nad specami.

No, myślę sobie, podoficerowie to wiadomo, trzon armii, muszą być wygi kute na cztery nogi, ale ja tak niby przypadkiem, zaczepię zwykłego szeregowca. Przepraszam, spotkałem starszego szeregowca **Wiesława Dzwonkowskiego,** którego służba zasadnicza dobiega już 24 miesiąca. Gdy proszę o jego „dane personalne", o dziwo, dowiaduję się że mam do czynienia... z pilotem szybowcowym (40 godzin już wylatał w aeroklubie) i zapalonym mechanikiem urządzeń radioelektronicznych. Ze służby jest zadowolony, bo przecież przy samolotach... A co po wojsku? Wierzy, iż pozostanie przy samolotach. Tym razem cywilnych. Będzie chciał pracować w aeroklubie. Uwaga koledzy z aeroklubów! Dzwonkowski chyba za rok będzie do waszej dyspozycji. Nie przegapcie sytuacji, bo sami wiecie, że specjalista, który wychodzi z przodującej eskadry lotniczej Wojsk OPK, jest na wagę złota!

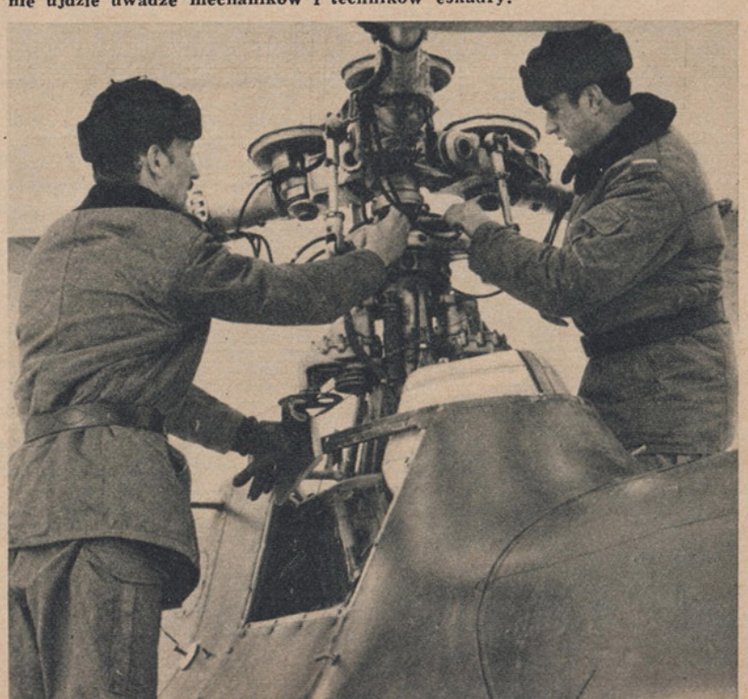
Przy przeglądzie „Biesa" zastaję kpt. **Bogdana Kuleszę.** Mówi mi o niezawodności urządzeń radioelektronicznych, w której to dziedzinie pracuje. W wojsku od 23 lat. A z elektroniką od dziecka. Lataniem interesuje się tylko amatorsko, ale samoloty to jego miłość. Wyjaśnia mi podstawową zasadę znajdowania uszkodzeń, których trzeba szukać prawie zawsze w instalacji, a nie w urządzeniach, które są niezawodne. Pilot musi być w 100 procentach pewny, że sprzęt go nie zawiedzie. I wie pan redaktorze — zwraca się do mnie — największą zawsze odczuwamy radość, gdy piloci dziękują nam, mechanikom, technikom, za nienaganną pracę poszczególnych urządzeń. Mamy niezwykle ścisłą kontrolę przed i po locie. Przy maleńkiej „Wildze" musi być u nas co najmniej trzech mechaników. Chyba dlatego „Wilgi" wasze myślę, są tak wychuchane, jakby dopiero co wyszły z wytwórni! Kpt. Kulesza jest wzorowym oficerem, zaangażowanym również w pracy ideowo-wychowawczej. Należy do przodujących wykładowców szkolenia politycznego. Członek PZPR. Żonaty. Ma trzy córki. Dowiedziałem się nawet, że jedna interesuje się polonistyką, druga plastyką, a trzecia architekturą. Ojciec zadowolony, bo mówi, że dziewuchy udały się!

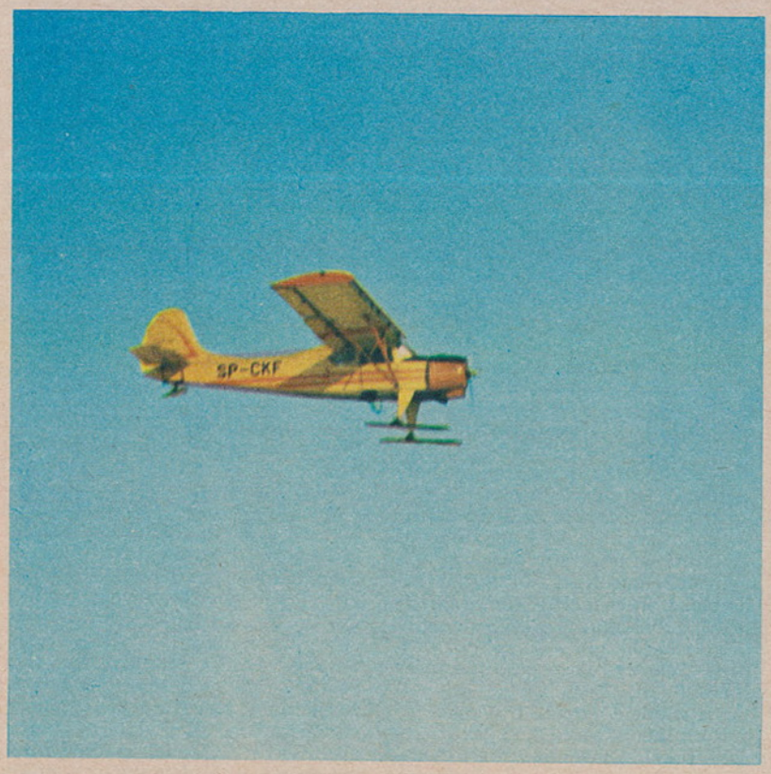
Na pewno nieprędko bym zakończył rozmowy z lotnikami przodującej eskadry. Ale i tak nie dam rady napisać absolutnie o wszystkich najlepszych. Niech mi wybaczą pozostali, bo przecież mówiąc o przodującej eskadrze, mówię o wszystkich.

St. sierżant Krystian Jaglarski podczas przeglądu kabiny samolotu bojowego.



Czy poznajecie ten samolot? Tak wygląda szkolna „Iskra" podczas przeglądu osprzętu. Każdy podzespół jest ważny. Podczas przeglądu przed lotem nic nie ujdzie uwadze mechaników i techników eskadry.





NA NARTACH

Jak na jubileusz przystało, chęć startu w X (XV) Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych zgłosiła rekordowa liczba 40 załóg z całego kraju. Lublin miał więc okazję zobaczyć zawody, jakich nie oglądano już dawno w naszym kraju. Niestety, możliwości organizacyjne i przede wszystkim finansowe były znacznie skromniejsze. Ostatecznie, po wnikliwym rozpatrzeniu wszystkich zgłoszeń zakwalifikowano do zawodów 27 załóg, czyli i tak ponad normę. W tej sytuacji tym bardziej denerwująca była nieobecność czterech zakwalifikowanych załóg — z aeroklubów w Szczecinie, Poznaniu, Bielsku-Białej i Toruniu. Przy czym tylko załoga szczecińska powiadomiła w ostatniej chwili organizatorów o niemożności przylotu. Komentarz do tego faktu jest chyba zbyteczny.

Ostatecznie więc na przykryte grubą warstwą śniegu lotnisko Aeroklubu Lubelskiego 2 lutego przyleciały 23 załogi z 17 aeroklubów regionalnych. Poczciwe „Gawrony" i wiecznie młode Jaki-12, wychuchane troskliwie przez swoich mechaników, gotowe były podjąć sportową walkę w prawdziwie zimowej aurze. Nie musiały długo czekać. Niemal z marszu, poleciały na trasę pierwszej konkurencji. Organizatorzy i kierownik sportowy Zdzisław Dudzik, z doświadczenia pamiętni kaprysów pogody o tej porze roku, postanowili już w pierwszych godzinach imprezy wykorzystać słoneczny błękit nieba.

151,5-kilometrowa trasa konkurencji „A" wyznaczona w rejonie na wschód od Lublina składała się z odcinków prostych i łuku, na której wyłożono 14 znaków. Jak w każdej konkurencji obowiązywała regularność przelotu, z dokładnością do 10 sekund nad znanymi punktami kontroli czasu i 30 sekund nad punktami niejawnymi. Ślizgając się wdzięcznie po iskrzącym się w słońcu białym dywanie, samoloty zaczęły odrywać się od śniegu i wyruszać na trasę. Lecąc z prędkością 120 km/h, po godzinie i piętnastu minutach dolatywała do mety pierwsza załoga. Większość zawodników dobrze dała sobie radę z regularnością przelotów. Gorzej było z odnajdywaniem znaków. Zdecydowanie najwięcej, bo aż 11, znaleźli R. Kasperek i E. Milcarz ze Świdnika i oni wyraźnie wygrali pierwszę próbę. Na dwóch następnych miejscach ex aequo, ze stratą ponad 160 pkt. uplasowały się załogi: Marliński—Kaczyńska (Piotrków) i Klimasz—Kalinowski (Leszno). Późniejsi zwycięzcy zawodów, W. i A. Iwańscy zajęli dalekie 12 miejsce, tracąc do pierwszych liderów aż 340 pkt.

Następnego dnia warunki meteo zrobiły się średnie. Zadaniem dnia była konkurencja „B" — lot nawigacyjny po trasie łamanej i łukach na rozpoznanie znaków i obiektów. Na 183-kilometrowej trasie, która zawracała w rejonie Zamościa, było 8 wyłożonych znaków i siedem obiektów, które trzeba było zidentyfikować z otrzymanymi godzinę przed startem zdjęciami. Łatwo powiedzieć, gorzej przywieźć z trasy godziwą ilość atutów. Załogi jednak rozkręcały się i nikt nie chciał tanio sprzedać swej skóry. Większość załóg miała kłopoty z czasem na I PKC, potem większość leciała za zero, a więc bardzo dobrze. Liczyły się już tylko znaki i zdjęcia. Marliński—Kaczyńska odnajdują 6 znaków i 6 obiektów. Są najlepsi. Tyle samo znaków i obiektów mają W. i A. Iwańscy, są jednak gorsi o kilkanaście sekund w czasie. Trzecia załoga dnia, Popiołek—Kalicka ma łącznie 11 znaków oraz zdjęć i tylko o 3 punkty mniej od lotniczego małżeństwa z Nowego Sącza, Kasperek—Milcarz, mimo że mają 9 znaków i zdjęć, lądują aż na 19 miejscu. Podciąga się (6 miejsce) zawsze groźny mistrz Polski, Witold Świadek, któremu w Lublinie towarzyszy J. Bober.

4 lutego pogoda znów się pogorszyła, ale widzialność była jeszcze powyżej półtora kilometra, co w lotnictwie sportowym jest granicą latania z widzialnością ziemi. Zadanie dnia — takie same jak dnia poprzedniego, z tym iż trasa ma 177,5 km i oczywiście wyznaczona jest w innym rejonie. Gdy większość załóg walczyła na łuku, pogoda zaczęła kaprysić na dobre. Widzialność zmniejszyła się do tego stopnia, że trzecia część wszystkich zawodników miała ogromne trudności z prowadzeniem orientacji w terenie. Posypały się więc punkty karne na jednym z punktów kontroli czasu. Na mecie było już jednak bardzo dobrze. Jeszcze tradycyjna „spowiedź" u kierownika sportowego Z. Dudzika czyli rozliczenie się z odnalezionych znaków oraz obiektów i zaczyna się niecierpliwe oczekiwanie na przyjazd komisarzy z terenu, i na wyniki. W międzyczasie trwa gorączkowe, nieoficjalne podliczanie rezultatów przez samych zawodników. Taka towarzyska, jednak pełna emocji giełda. Wieczorem, główny sędzia Jan Kuśnierz, nim poda wyniki, ogłasza mi o unieważnieniu, ze względów formalnych, jednego z punktów kontroli czasu. Praktycznie więc w konkurencji „C" liczą się tylko znaki i zdjęcia. Zwyciężają reprezentanci Aeroklubu Rzeszowskiego, Świadek—Bober. Przywieźli 4 z 7 znaków i wszystkie 8 zdjęć. Miejsca 2—4, ex aequo, zajęli: Iwański—Iwańska, Kasperek—Milcarz i Klimasz—Kalinowski. Mają stratę tylko jednego znaku lub zdjęcia do zwycięzców. Większość pozostałych załóg może się również pochwalić pokaźnym kontem punktowym w tej konkurencji.

Kiedy zdawało się, że zawody nabierają właściwych rumieńców, na całe dwa długie dni pogoda uziemiła samoloty i zawodników. Tylko mechanicy nie przerywali pracy na mrozie, cierpliwie grzejąc zimne silniki. Tak na wszelki wypadek, bo a nuż za godzinę czy dwie poprawi się pogoda i samoloty będą musiały być gotowe do startu. Słaba widzialność nie ustępowała jednak. Zanosiło się nawet na to, iż jubileuszowe Lubelskie Zimowe zakończone zostaną po trzech (minimum do zaliczenia) konkurencjach. Z tym większym szacunkiem zaczęto spoglądać na liderów. Po trzech konkurencjach prowadzili: Marliński—Kaczyńska przed Kasperkiem—Milcarzem, Popiołkiem—Kalicką, Świadkiem—Boberem i Iwańskim—Iwańską. Piątą załogę od pierwszej dzieliło jednak tylko 30 pkt., gdy za jeden znak lub zdjęcie przypadało z reguły 60 pkt. Różnice więc minimalne, prawie żadne.

Na sobotę 7 lutego wyznaczono nieodwołalnie uroczystość oficjalnego zakończenia zawodów, z udziałem zaproszonych gości. Kierownictwo zawodów jak i zawodnicy nie myśleli jednak rezygnować z rozegrania jeszcze jednej konkurencji. Rano, w komplecie stawili się na lotnisku. Około 10.00 przez mętne niebo zaczęło coraz śmielej przenikać słońce. Machina zawodów szybko została puszczona w ruch. Śmigłowiec Mi-2 z WSK Świdnik, pilotowany przez Stanisława Kasperka, błyskawicznie rozwiózł znaki i komisarzy sportowych. O 11.00 pierwsze załogi już walczyły na trasie konkurencji „D". Była to próba najtrudniejsza: lot po krzywce. Na trasie znów piętnaście znaków i obiektów do rozpoznania. Ostatnia szansa utrzymania wysokiej pozycji lub awansu. Ostatni, półtoragodzinny atak. Niemal idealnie lecą Jaworski i Zach, gubiąc tylko jeden znak. Zdobywają 840 pkt. na 900 możliwych. Wygrywają ostatnią próbę. Z 14 znakami i zdjęciami.

POWIEDZIELI NAM

WIESŁAW IWAŃSKI: Jestem bardzo zadowolony ze zwycięstwa w tej liczącej się w naszym sporcie samolotowym imprezie. Był to mój trzynasty (!) start w zawodach i jak widać bardzo szczęśliwy. Latanie było trudne. Staraliśmy się jednak maksymalnie, by uzyskać jak najlepszy wynik. Pragnę podkreślić bardzo dobrą organizację części sportowej zawodów. Dzięki mechanikowi Krzysztofowi Izdebskiemu, „wypożyczonemu" z Aeroklubu Lubelskiego, nie mieliśmy żadnych problemów z naszym samolotem.

ANNA IWAŃSKA: Zawody bardzo mi się podobały. Nudne były tylko oczekiwania na lotnisku w dniach, kiedy ze względu na złą pogodę nie rozgrywaliśmy konkurencji. Wspólnie z mężem startowałam w zawodach ogólnopolskich po raz czwarty. Zwycięstwo cieszy tym bardziej, że tak mnie jak mojego „kapitana" w czasie zawodów nękało dość silne przeziębienie.

WITOLD ŚWIADEK: Zawody były jak zwykle bardzo ciekawe. Za mało było jednak konkurencji. Komisja sportowa potrafiła zabezpieczyć warunki sportowej walki. Podczas zawodów panowała przyjemna, koleżeńska atmosfera.

EDWARD POPIOŁEK: Szkoda, że z braku środków finansowych na wyżywienie i zakwaterowanie nie mogły w Lublinie wystartować wszystkie załogi, które zgłosiły się do zawodów. W tej sytuacji tym bardziej przykre jest nie stawienie się czterech załóg, które zostały zakwalifikowane do Lubelskich Zimowych. Zawody potwierdziły, że w sporcie samolotowym, pomimo odejścia z Aeroklubu PRL wielu pilotów i instruktorów do innych rodzajów lotnictwa zawodowego, nie odczuwamy braku dobrych zawodników. Cieszą wysoki i bardzo wyrównany poziom czołówki oraz systematyczne postępy latającej młodzieży. Świadczy to o prawidłowej działalności w tej dziedzinie, chociaż zdajemy sobie sprawę, że jeszcze wiele jest do zrobienia. Bardzo dobra praca komisji sportowej była zasługą przede wszystkim doświadczonego kierownika sportowego Zdzisława Dudzika i sędziego głównego Jana Kuśnierza. Nie podobało mi się, że dwie załogi lubelskie i dwie świdnickie miały do dyspozycji tylko po jednym samolocie. W sumie jednak potwierdziło się, że LZZS są imprezą nie tylko jak zwykle sympatyczną, ale przede wszystkim bardzo pożytecznym, wszechstronnym sprawdzianem dla pilotów, i to w warunkach zimowych.

RYSZARD KASPEREK: Organizacja zawodów — dobra, wyżywienie — słabe, walka — zacięta i bardzo wyrównana. Świadczy o tym najlepiej fakt, że o kolejności pierwszych sześciu załóg decydowała wartość punktowa odpowiadająca zaledwie jednemu znakowi (obiektowi).

STANISŁAW MARLIŃSKI: Wielkie uznanie dla organizatorów za znalezienie środków i przeprowadzenie imprezy, pomimo minimalnych i nie wystarczających dotacji Aeroklubu PRL. Cieszyć się wypada, że i tym razem zwyciężyła idea bezpośredniej rywalizacji w powietrzu, która jest najlepszą formą doskonalenia pilotów. Zawody, chociaż nie tak trudne jak w ubiegłym roku, pozwoliły jednak załogom na pełne wykazanie się swoimi możliwościami. Komisja sportowa? — Takiej można sobie życzyć tylko na każdych lotniczych zawodach. W przeciwieństwie do lat poprzednich, kiedy w Lubelskich Zimowych startowali przede wszystkim instruktorzy, obecnie latają w nich przeważnie piloci społeczni. Jest to zjawisko bardzo pozytywne. Niemniej zastanawiające jest, dlaczego instruktorzy tak

mi jest jednak jeszcze kilka załóg: Iwański—Iwańska — 833 pkt. — 2 miejsce; Grabiec—Dziuba — 827 pkt. — 3 miejsce; Pasternak—Dyczkowski — 799 pkt. — 4 miejsce. Piąta jest załoga Świadek—Bober — 776 pkt. Gubią się faworyci. Marliński—Kaczyńska plasują się dopiero na 15 pozycji (656 pkt.), Kasperek—Milcarz zajmują 11 miejsce (697 pkt.), a Popiołek—Kalicka miejsce 10 (715 pkt.). Różnice punktowe są jednak bardzo niewielkie, na miarę 1—2 znaków lub zdjęć. Ale to wystarcza by przewrócić prawie całą dotychczasową klasyfikację. Regularność lotu w zasadzie nie decyduje. Większość pilotów, a w szczególności czołówka, lata bowiem regularnie, jak w zegarku.

Z piątego miejsca po trzeciej konkurencji na pierwsze w klasyfikacji ogólnej awansują W. i A. Iwańscy. Z 4 na 2 Świadek—Bober. Marliński—Kaczyńska nie tylko nie utrzymują przodownictwa, ale spadają aż na 5 miejsce. O jedną lokatę opuszczają się Kasperek—Milcarz i Popiołek—Kalicka. Spore przetasowania są również na dalszych miejscach. Dla jednych finisz był zwycięstwem, dla innych mniejszą lub większą porażką. Wszyscy jednak z Lubelskich Zimowych wywożą urok sportowej walki i nowe doświadczenia, które zapewne procentować będą w ich dalszej karierze zawodniczej.

Krakowska załoga E. Popiołek — A. Kalicka rozlicza się z konkurencji przed kierownikiem sportowym Z. Dudzikiem.

Druga załoga X(XV) Lubelskich Zimowych, nawig. J. Bober i pil. W. Świadek z Rzeszowa.

Jeszcze komisja sędziowska zwija się jak w ukropie. Oblicza wyniki, pomyłki nie może być, bo to wyniki ostateczne, i wszyscy czekają, zawodnicy i goście, dyplomy, puchary i nagrody i nie wypada dać zbyt długo na siebie czekać. I oto szczęśliwi zwycięzcy, gratulacje, co najlepsze to dla nich, uściski, życzenia dalszych sukcesów. Krótki wywiad dla „Skrzydlatej". Pilot-zwycięzca — Wiesław Iwański. Członek kadry narodowej. Wicemistrz Polski sprzed dwóch lat. Szef wyszkolenia Aeroklubu Podhalańskiego. Ponad 2 000 godzin wylatanych, w tym 1 250 na samolotach. Pilot młody, ale już ścisła czołówka krajowa. Nawigator — Anna Iwańska, żona Wiesława. Studentka Wrocławskiej AWF. Młoda pilotka samolotowa, czwarty raz z mężem w zawodach, z bardzo dobrym skutkiem.

Witold Świadek z Rzeszowa, mistrz Polski, ubiegłoroczny zwycięzca ze Świdnika, tym razem drugi. Rozkręca się w miarę latania. Pierwsza przeszkoda dla każdego pilota w kraju. Jan Bober jako nawigator także należy do najlepszych.

Wielokrotny uczestnik i czterokrotny zwycięzca Lubelskich Zimowych, R. Kasperek od lat lata z E. Milcarzem, odnosząc wiele sukcesów. Trzecie miejsce to też sukces, tym bardziej że premiowane awansem do mistrzostw Polski.

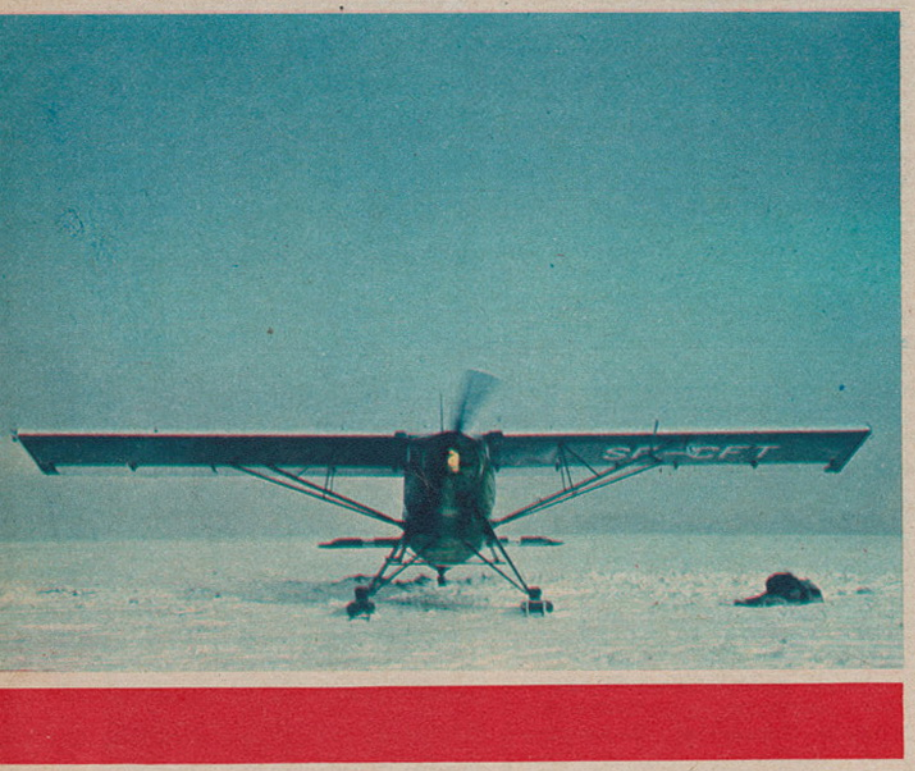
Do SMP kwalifikują się także następni piloci spoza kadry narodowej: St. Pasternak, L. Grabiec, B. Klimasz i L. Szutowski. Iwański, Świadek, Popiołek i Marliński to kadra narodowa, mająca zagwarantowany start we wszystkich najważniejszych imprezach.

Obok czołowych zawodników, wyróżniani są ich mechanicy, którzy też mają swój udział w ostatecznym sukcesie. Ładny to zwyczaj, godny polecenia organizatorom innych imprez lotniczych.

Pożegnanie gościnnego Lublina. X (XV) Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe przechodzą do historii. Aeroklubowi Lubelskiemu jako głównemu organizatorowi, wspomagającemu go Aeroklubowi Robotniczemu w Świdniku, miejscowym władzom i instytucjom niosącym pomoc lotnikom serdeczne wyrazy uznania za piękną i pożyteczną imprezę. Jej ocena znajdzie się też w zamieszczonych poniżej wypowiedziach. Do Lubelskich Zimowych powrócimy jeszcze na naszych łamach.

HENRYK KUCHARSKI

Kolejny samolot wyrusza na start. Zdjęcia: B.Koszewski i H. Kucharski



X (XV) LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE
Lublin ● 2—8 lutego 1976 r.

Miejsce	Załoga (pilot — nawigator)	Aeroklub	Punkty
1.	Wiesław Iwański — Anna Iwańska	Nowy Sącz	2492,6
2.	Witold Świadek — Jan Bober	Rzeszów	2482,8
3.	Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz	Świdnik	2469,3
4.	Edward Popiołek — Anna Kalicka	Kraków	2460,4
5.	Stanisław Marliński — Anna Kaczyńska	Piotrków Tryb.	2446,4
6.	Stanisław Pasternak — Jerzy Dyczkowski	Wrocław	2436,1
7.	Julian Grabiec — Wiesław Dziuba	Rybnik	2260,4
8.	Bernard Klimasz — Krzysztof Kalinowski	CWL Leszno	2234,4
9.	Lech Szutowski — Bogdan Likus	Bydgoszcz	2181,2
10.	Piotr Rudomino — Mieczysław Olszewski	Toruń	2172,5
11.	Marian Wajda — Mieczysław Przepiórka	Kraków	2110,1
12.	Henryk Jaworski — Tadeusz Zach	Świdnik	2105,8
13.	Janusz Trzeciak — Stefan Nycz	Rzeszów	2056,4
14.	Mirosław Gajewski — Wiesław Barcic	Kielce	2043,8
15.	Jerzy Bartoszek — Andrzej Górnicki	Lublin	2012,5
16.	Roman Kościelny — Leszek Matuszek	Bielsko-Biała	1970,9
17.	Wiktor Kijak — Wojciech Wiejak	Kraków	1858,8
18.	Mieczysław Litwińczyk — Tadeusz Rutkowski	Białystok	1824,5
19.	Zygmunt Skrzypek — Władysław Bubień	Lublin	1599,8
20.	Fryderyk Rzymanek — Marek Węgrzyn	Katowice	1591,5
21.	Henryk Juszczak — Waldemar Hubert	Ostrów	1575,2
22.	Andrzej Jukowski — Jerzy Czyszczoń	Świdnik	1471,1
23.	Antoni Stasiewicz — Józef Ostasiewicz	Dęblin	436,0

nielicznie włączają się do latania sportowego. Czyżbyśmy wpadli w drugą skrajność?

ZYGMUNT SKRZYPEK I WŁADYSŁAW BUBIEŃ: O sukcesie załogi stanowi jej zgranie, czego dowodem są rezultaty par: Iwański — Iwańska, Kasperek — Milcarz czy Marliński — Kaczyńska, które latają razem od kilku dobrych lat. Ponadto na sukces składają się takie elementy jak systematyczny trening załogi, umiejętność „patrzenia", obycie w zawodach, doświadczenie lotnicze. Tegoroczne zawody potwierdziły to w pełni. Coraz lepiej lata lotnicza młodzież. Pomimo że zawody nie należały do łatwych, wydaje się, że regulamin powinien przewidywać rozgrywanie konkurencji bardziej urozmaiconych.

JAN KUŚNIERZ — sędzia główny: Po raz pierwszy od lat zawody rozegrano z lądowaniem na śniegu. Żałuję, że nie startowało więcej załóg. Obserwuje się wyrównany poziom czołówki. Sprawna była cała organizacja zawodów. Piloci nie dysponują mapami i innymi niezbędnymi pomocami nawigacyjnymi, takimi jak zegarki, suwaki, kalkulatory nawigacyjne, itp. Stosowane półśrodki, na miarę prywatnych możliwości, nie zastąpią braku jednolitych i dobrych pomocy nawigacyjnych. Brakuje również pomocniczego sprzętu, w jaki powinni być wyposażeni komisarze sportowi. Słabostką regulaminu jest to, że nieprecyzyjnie określa on moment przelecenia samolotu nad punktami kontrolowanymi, co jest powodem najczęstszych błędów, popełnianych przez komisję sędziowską.

ZDZISŁAW DUDZIK — kierownik sportowy: Zawody były jak zwykle trudne, ciekawe, pożyteczne i... popularne, o czym świadczy aż 40 zgłoszeń. Szkoda, że nie wszystkie załogi mogły wystartować w Lublinie. Najlepsze, rutynowane załogi uplasowały się wysoko w klasyfikacji, potem była spora przerwa i dopiero następne, mniej doświadczone załogi. Organizatorzy zawodów nie zawiedli.

ANDRZEJ CIESIELSKI — kierownik lotów: Wysoko oceniam poziom pilotów i ich dyscyplinę na ziemi i w powietrzu. Dzięki temu nie miałem kłopotów z kierowaniem lotami, pomimo czasami dużego „tłoku" w powietrzu. Lubię jak coś się dzieje na lotnisku i w powietrzu. Obfity śnieg i silny mróz sprawiły, że nasze tegoroczne Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe miały nie tylko wiele swoistego uroku, ale były też niełatwą próbą dla pilotów i służby technicznej. Zdali oni jednak dobrze ten trudny egzamin.

STANISŁAW SALA — mechanik lotniczy: Po raz piąty obsługiwałem samoloty w Lubelskich Zimowych. Tym razem miałem pod bezpośrednią opieką samolot z mojego macierzystego Aeroklubu Rzeszowskiego, na którym latał pilot Trzeciak. Ja i moi koledzy mechanicy mieliśmy dość dużo roboty, tym bardziej uciążliwej, że był silny mróz. Najwięcej kłopotów przysparzało nam zapuszczanie zimnych silników. Dobra była organizacja zawodów. Odpowiadało nam — mechanikom — zakwaterowanie na lotnisku, bowiem byliśmy blisko samolotów.

JÓZEF MALCZEWSKI — szef działu szkolenia Aeroklubu PRL: Bez pomocy władz i instytucji Lubelszczyzny nie byłoby w ogóle tych zawodów. Należą się im za to serdeczne podziękowania. Szkoda jednak, że z powodu niedostatku dotacji w zawodach nie mogły startować wszystkie załogi, które zgłosiły się do LZZS. Poziom zawodów wysoki, a czołówka wyrównana. Cieszyć się należy, że władze województwa lubelskiego już teraz myśla o zabezpieczeniu następnych, przyszłorocznych zawodów, które rozgrywane będą z okazji 50-lecia Aeroklubu Lubelskiego i 25-lecia Aeroklubu Robotniczego w Świdniku.

MEDYCYNA NA CO DZIEŃ

Tę niewielką książeczkę „Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej" polecić należy przede wszystkim amatorom podniebnych sportów i kandydatom na lotników, nie mówiąc już o lotnikach sportowych, którzy te podstawowe wiadomości powinni bezwzględnie znać, ponieważ zanim otrzymają licencje muszą przed PLKE zdać egzamin z tego przedmiotu.

Jest to już drugie wydanie popularnej medycyny lotniczej na co dzień, pióra ppłka pil. dra med. Tadeusza Śliwaka, znanego dobrze w środowisku sportowców lotniczych instruktora i działacza. Pisze on właśnie we wstępie do tej książeczki:

„Mimo, iż człowiek jest istotą doskonałą o niebywałych zdolnościach przystosowawczych, praktyka lotnicza udowodniła konieczność powstania i szybkiego rozwoju medycyny lotniczej. Życie lotnicze raz po raz smutnymi wydarzeniami przypomina, że nie tylko lekarze lotniczy, ale i piloci powinni orientować się w zagadnieniach medycyny lotniczej, bowiem nawet doskonale funkcjonujący na ziemi organizm ludzki może w niektórych przypadkach zawieść, szczególnie wtedy, gdy lekceważy się jego podstawowe wymagania. Młody Czytelnik niech się nie zniechęca tym, że nie od razu będzie mógł zgłębić wszystkie poruszone zagadnienia i odnieść je do sytuacji w locie. W miarę zdobywania doświadczenia i stażu lotniczego na pewno niejednokrotnie młody pilot będzie odczuwał potrzebę wyjaśnienia różnych zagadnień z zakresu medycyny lotniczej, z którymi będzie się stykać w locie. Zwiększy to nie tylko bezpieczeństwo lotów, ale da też pilotowi dobrze pojętą pewność siebie w powietrzu".

Poprzednie pierwsze wydanie pracy T. Śliwaka miało niewielki nakład, więc zapewne nie wszyscy mieli możność sięgnąć po to popularne vademecum medyczne. Drugie wydanie, o większym nakładzie (5 000 egz.), daje możliwość zaopatrzenia się w to popularne omówienie elementarnych zagadnień medycyny lotniczej większej liczbie pilotów szybowcowych i samolotowych oraz skoczków spadochronowych, ponieważ o sprawach które autor porusza trzeba pamiętać stale, na co dzień. Bo, jak wiemy z praktyki, nigdy dość wiedzy i pamięci o tym.

Na treść „Podstawowych wiadomości z medycyny lotniczej" składają się trzy zasadnicze rozdziały. W I autor zapoznaje czytelnika z elementarnymi wiadomościami z anatomii i fizjologii człowieka: układami — krążenia, oddechowym, pokarmowym i nerwowym, narządem wzroku, uszami, gardłem i nosem, układem kostno-stawowym i mięśniowym oraz skórą. Rozdział II omawia zapobieganie ujemnym wpływom czynników lotu na organizm. Chodzi o obniżone ciśnienie atmosferyczne, przyspieszenia i przeciążenia, promieniowanie słoneczne, temperaturę, złudzenia, psychologiczne zagadnienia pilotażu i przygotowanie do lotu. W rozdziale III poruszono higienę życia codziennego, na którą składają się m. in. sen, wypoczynek, higiena żywienia, narządów wzroku i słuchu, wychowanie fizyczne i ochrona zdrowia jak również wpływ na organizm palenia tytoniu i picia alkoholu.

Sądzę, że książeczka jest przydatna nie tylko pilotom i skoczkom, wiele ciekawego dla siebie znajdą w niej również wszyscy pracownicy i działacze aeroklubów. I nie tylko. Bardzo bym ją polecał wszystkim dziewczętom i chłopcom, którzy piszą listy do „Skrzydlatej" i proszą o różne wskazówki medyczne dla kandydatów na lotników. Jeżeli uważnie wczytają się w tę książeczkę, znajdą wiele odpowiedzi na dręczące ich pytania. Będą mogli skorzystać z praktycznych wskazówek np. jakie uprawiać sporty i jak chronić swe zdrowie. Przydatne będą dla nich wiadomości z anatomii i fizjologii oraz higieny życia codziennego, jako uzupełnienie wiadomości ze szkoły.

(kon)

TADEUSZ ŚLIWAK ● PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z MEDYCYNY LOTNICZEJ ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1975. Biblioteczka Aeroklubu PRL. Wydanie 2, str. 60, cena 10 zł, nakład 5 000 + 180 egz.

NOWE KSIĄŻKI NOWE KSIĄŻKI

POWIEŚĆ DLA MŁODZIEŻY

Wielokrotnie pisaliśmy o braku na rynku księgarskim nowych, współczesnych powieści dla młodzieży. Napisania takiej powieści podjął się Bogdan Bartnikowski. Z próby tej wyszedł nie najgorzej. Otrzymaliśmy powieść dla młodzieży pt. „Do zobaczenia w górze!". Opowiada ona o pewnym chłopcu, który postanowił zostać lotnikiem. Ale o powieści za chwilę.

Po przeczytaniu powieści Bogdana Bartnikowskiego dla młodzieży przypomniały mi się jego opowiadania zawarte w tomie pod tytułem „Spojrzenia w niebo". Wspomniany tomik zawiera dwadzieścia cztery opowiadania, przy czym każde z nich osadzone jest w realnej rzeczywistości lotniczej. Przede wszystkim są one bardzo współczesne i prawdziwe. Nie ma w nich banalnych ani też udziwnionych opisów. Prezentowane przez Bartnikowskiego krótkie opowiadania są niemal wyjęte z codziennego, mało znanego życia lotników wojskowych.

Najbardziej podobało mi się opowiadanie pod tytułem „Na starym lotnisku". Napisane jest w sposób zaangażowany, osobisty. Autor przedstawia w nim stare lotnisko i świetnego instruktora — pilota śmigłowcowego, notabene już nieżyjącego. Zginął tragicznie, podczas lotu pokazowego, za sterem śmigłowca. W opowiadaniu tym Bartnikowski bardzo trafnie opisuje sprawy mu bliskie, zresztą te, które przeżył na wspomnianym lotnisku. Wydaje mi się, że wielu czytelnikom opowiadanie to pozostanie na długo w pamięci.

Zresztą wszystkie opowiadania Bartnikowskiego są ciekawą lekturą. Tym bardziej ciekawą, bowiem w jakiejś, dla każdego z nas umownej mierze, przybliżają lotnictwo wojskowe, zapoznają nas z klimatem tego rodzaju wojsk, kreślą kontury ludzi noszących stalowe mundury.

A propos ludzi, lotników. Bartnikowski w sposób zwięzły, często bardzo skrótowy, prezentuje bohaterów swych opowiadań. Jest to zaleta, ale i niekiedy może być też wadą. Jakże ludzie różnią się w życiu: jedni mówią poprawnie, a inni seplenią, jedni noszą się schludnie, inni nie dbają o swój wygląd, jedni mają twarze męskie i szlachetne, piękne cechy charakteru, jakieś nawyki, a inni odwrotnie. Wydaje mi się, iż niektórym lotnikom można by też niejedną łatkę przypiąć.

Bartnikowski kreśli sylwetki lotników, które stają się żywe i jędrne. Niekiedy jednak brakuje mu odwagi na mocniejsze kontury swych bohaterów, na bardziej wyraziste oraz zdecydowane ich pokazanie. Lotnicy też mają wady. Nie wszyscy są malowanymi rycerzami przestworzy.

Bogdana Bartnikowskiego cechuje coraz bardziej rzetelne pisarstwo, podejmowanie trudnych tematów. Może sobie na to pozwolić. Spędził wiele godzin w powietrzu, latał na wielu typach samolotów i śmigłowców wojskowych. Zna dobrze tematykę lotnictwa wojskowego, a ponadto umie obserwować. Nic też dziwnego, że każda kolejna jego książka jest lepsza, dojrzalsza.

Czy powieść „Do zobaczenia w górze!" jest już tą pozycją w twórczości Bartnikowskiego, którą można się zachwycać? Wydaje się, że jeszcze nie. Próba przejścia z małych form literackich do większych jest złożona i niekiedy wpływa na pewne zahamowanie w rozwoju warsztatu pisarza. Nieprzypadkowo wspomniałem opowiadania z tomu pt. „Spojrzenia w niebo".

„Do zobaczenia w górze!" można równie odczytać jako dłuższe opowiadanie. Jest to bowiem opowieść o dwóch osobach: doświadczonym lotniku oraz o chłopcu, który pod jego wpływem (zresztą kilkugodzinnym) został podobnie jak i on lotnikiem. Mało, wiele lat później, zmierzył się z nim w walce powietrznej podczas trwania zawodów lotnictwa myśliwskiego. Wypada wspomnieć, iż świetny pilot myśliwski do ostatniej konkurencji nie wiedział, że jednym z uczestników zawodów jest ów chłopiec wiejski (obecnie porucznik pilot), który swego czasu przyszedł mu z pomocą po opuszczeniu samolotu odrzutowego i lądowaniu na terenach bagnistych.

Treść opowieści prosta, nieskomplikowana, za mało przygodowa jak na przygodową powieść dla młodzieży. Zawiera ona określenia nic zupełnie nie mówiące młodemu czytelnikowi (np. „Dobrze kolega kręci" albo „Lubię kręcić" (co?) str. 21; „z limem nie mogłeś sobie poradzić... przecież taki łatwy!" (o co chodzi — rybę, samolot? str. 127) itp.

Pisanie książek dla młodzieży jest bardzo potrzebne, ale i jednocześnie trudne. Należy się cieszyć, że pisarze podejmują ten kierunek twórczości literackiej. Ważne jest to, aby każda następna powieść czy też zbiór opowiadań były lepsze i dojrzalsze.

Powieść uzyskała wyróżnienie na konkursie literackim Wydawnictwa MON w 1974 r. **(m)**

BOGDAN BARTNIKOWSKI ● DO ZOBACZENIA W GÓRZE ● Warszawa — 1975. Wydawnictwo MON. Str. 137, cena 13 zł, nakład 30 000 egz.

NOWY KODEKS SPORTOWY FAI

szybowce

W najbliższym czasie w aeroklubach regionalnych i ośrodkach Aeroklubu PRL znajdzie się polskie wydanie nowego Działu 3 Kodeksu Sportowego Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), poświęconego sportowi szybowcowemu. Kodeks ten, jakkolwiek formalnie obowiązuje od dnia 1 stycznia 1975 r., został w ostatecznej formie dostarczony członkom FAI dopiero na jesieni ub. r., zaś poprawki — i to niekompletne — Sekretariat FAI rozesłał w styczniu 1976 r. Powtórzyła się zatem ta sama historia co przed czterema laty, kiedy również z takim samym opóźnieniem wprowadzano poprzednie wydanie tego Kodeksu.

Dla wszystkich pilotów szybowcowych, instruktorów i komisarzy sportowych kodeks jest podstawowym dokumentem w działalności sportowej, dlatego celowe wydaje się krótkie omówienie najważniejszych zmian w stosunku do poprzednio obowiązujących przepisów.

Układ nowego Działu 3 został poważnie zmieniony: zmniejszono liczbę rozdziałów wprowadzając inną ich numerację, w związku z czym podane tu informacje o zmianach nie mogły być odniesione do numerów konkretnych paragrafów.

KATEGORIE LOTÓW A TRASY PRZELOTÓW

Rozgraniczono charakter lotów (z punktu widzenia ich celu sportowego) i kształt trasy przelotów, wprowadzając podział szybowcowych lotów wyczynowych na trzy kategorie:

1. przeloty odległościowe niedocelowe,
2. przeloty docelowe (odległościowe i prędkościowe),
3. loty wysokościowe.

(Wydaje się, że w tym układzie systematycznym niesłusznie pominięto czwartą kategorię — długotrwałość lotu = loty czasowe; kategoria ta odnosi się co prawda tylko do odznak szybowcowych — srebrnej i złotej — stanowi jednak zupełnie odrębny rodzaj wyczynów).

Natomiast dopuszczone Kodeksem sportowym trasy przelotów, niezależnie od kategorii lotu, są następujące: **w linii prostej, łamane, docelowe powrotne, trójkątne.**

Trasy o innym kształcie, np. czworoboczne, w wyznaczonym rejonie itd., mogą być stosowane jedynie w szybowcowych mistrzostwach świata.

Tu mała dygresja. Kodeks Sportowy FAI jest dokumentem normującym sprawy: **rekordów w uznanych przez FAI konkurencjach, międzynarodowych odznak szybowcowych FAI, szybowcowych mistrzostw świata FAI.**

Jest zatem rzeczą oczywistą, że wszelkie inne loty (wykonywane nie w ramach tych trzech grup), łącznie z lotami w różnego rodzaju zawodach krajowych i międzynarodowych, nie muszą — chyba że taka jest umowa — spełniać wymagań Kodeksu Sportowego. Jeżeli jednak jakikolwiek wyczyn uzyskany w tych lotach ma się kwalifikować do odznaki lub rekordu, wówczas ściśle przestrzeganie postanowień Kodeksu Sportowego jest nieodzownym warunkiem zaliczenia wyczynu. Nic nie zwalnia pilota, który liczy się z możliwością uzyskania takiego wyczynu, od obowiązku wykonania określonego lotu z zachowaniem przepisów FAI, nawet jeżeli regulamin zawodów jest w odniesieniu do tego lotu bardziej liberalny.

PUNKTY ZWROTNE

Strefa obserwacji (tj. wycinek walca o kącie podstawy na ziemi 90°, z wierzchołkiem w punkcie zwrotnym), przez którą szybowiec musi przelecieć, by osiągnięcie punktu zwrotnego mogło być uznane, usytuowana jest na zewnątrz trasy i **symetrycznie, w stosunku do dwóch odcinków trasy** łączących się w punkcie zwrotnym (a nie, jak było w ostatnich latach, symetrycznie w stosunku do odcinka właśnie pokonanego).

W przypadku kontroli przelotu szybowca metodą obserwacji przez komisarzy sportowych z ziemi, promień wycinka został powiększony z 1 do 2 km, natomiast maksymalna dopuszczalna wysokość meldowania się nie uległa zmianie i wynosi 1000 m nad powierzchnią ziemi.

W przypadku fotograficznej kontroli punktu zwrotnego, zdjęcie ma być wykonane z tej samej strefy obserwacji, jaka została określona na początku, oczywiście bez ograniczenia wysokości lotu i odległości od punktu zwrotnego. Jeżeli już jesteśmy przy fotograficznej kontroli przelotów, podkreślić należy, że ogólne zasady tej kontroli nie zmieniły się, sprecyzowano jedynie, że do kontroli każdego przelotu lub konkurencji musi być użyty nowy film.

TRASY TRÓJKĄTNE

W przypadku przelotów **rekordowych** po trasach trójkątnych o długości równej lub większej od 750 km, długość żadnego z boków trójkąta **nie może być mniejsza niż 25%, ani większa niż 45%** całkowitej długości trasy. Dla tras trójkątnych krótszych od 750 km pozostaje w mocy dotychczasowa minimalna długość boku: 28%.

OSIĄGNIĘCIE PUNKTU DOCELOWEGO

Jedną z trzech możliwości uznania punktu docelowego za osiągnięty było lądowanie na obszarze pola wzlotów lotniska docelowego, uznane poprzednio za warunek wystarczający. W przypadku dużych lotnisk, np. komunikacyjnych lub wojskowych, których wymiary z reguły przekraczają 2 i więcej km, punkt zakończenia lotu nie był więc dostatecznie precyzyjnie określony, co stało w sprzeczności z przepisem wymagającym lądowania w promieniu 1000 metrów od celu. Obecnie warunkiem uznania punktu docelowego za osiągnięty jest tylko **lądowanie w promieniu 1000 m od środka celu lub przelotu nad linią mety w celu.**

W związku z tym, w przypadku lotu, który ma się zakończyć na dużym lotnisku, nie wystarczy w zaświadczeniu zgłoszenia przelotu podać nazwę lotniska, lecz trzeba bliżej określić położenie punktu docelowego na tym lotnisku.

*

Zupełną nowością w Kodeksie Sportowym i konsekwencją powszechnego stosowania fotograficznej kontroli przelotów jest wprowadzony wzorem regulaminu mistrzstrzostw świata

ROZPOZNAWCZY INTERWAŁ CZASOWY

Jest to ustalony odstęp czasu, w jakim szybowiec musi ponawiać meldowanie się nad linią startu. RIC nie może być większy niż minimalny czas potrzebny na przelot do pierwszego punktu zwrotnego i powrót do punktu startu.

Intencją wprowadzenia RIC jest niedopuszczenie do przedwczesnego przelotu szybowca do punktu zwrotnego i do wykonania zdjęcia tego punktu przed zameldowaniem się na starcie lotnym. Pilot, który przekroczy RIC nie zameldowawszy się nad linią startu w określonym czasie, nie może już odejść na trasę, lecz musi wylądować i wystartować ponownie.

REKORDY

Kodeks sportowy 1975 wprowadził — jak wiadomo — trzy nowe konkurencje rekordów krajowych i świata (zniesiono w lotnictwie pojęcie rekordu międzynarodowego):

— odległość przelotu po trasie trójkątnej (liczone z chwilą wykonania, w każdej kategorii, przelotu minimum 750 km),

— prędkości przelotu po trasie trójkątnej 750 km,

— prędkości przelotu po trasie trójkątnej 1000 km.

Z satysfakcją możemy przypomnieć, że w klasie D-1 (szybowców jednomiejscowych) ustanowione już zostały w Polsce pierwsze rekordy w dwóch spośród tych konkurencji. **Janusz Centka** wykonał dnia 1.6.1975 r. przelot po trasie trójkąta Leszno — Szczecin Dąbie — Bądki k. Kwidzyna — Leszno długości 769,4 km z prędkością 93,072 km/h, ustanawiając tym samym dwa rekordy krajowe w kategorii ogólnej, zaś w dniu 2.6.1975 r. **Adela Dankowska** uzyskała na tej samej trasie prędkość 73,627 km/h, ustanawiając w kategorii kobiecej dwa rekordy krajowe będące również rekordami świata.

Zdjęcie: H. Kucharski

Kodeks Sportowy zniósł dotychczasowe krajowe wyczyny homologowane (prędkości przelotu docelowego w linii prostej na trasach od 100 do 500 km), wprowadzając na to miejsce **krajowe rekordy prędkości przelotu docelowo-powrotnego 300 i 500 km.** Fakt ten nie wyklucza jednak możliwości zachowania takiej klasyfikacji i konkurencji rekordów krajowych, jakie aeroklub narodowy uzna za stosowne.

PODZIAŁ SZYBOWCÓW NA KLASY

W rezultacie burzliwych i długotrwałych dyskusji nad ewolucją **klasy standard**, która — jak uznano — w dotychczasowej formie już się przeżyła, postanowiono klasę tę zlikwidować z dniem **31 grudnia 1977 r.** Od dnia **1 stycznia 1978 r.** Kodeks Sportowy wprowadza w mistrzostwach świata i zawodach międzynarodowych podział szybowców na trzy klasy:

— **klasę otwartą** (bez zmiany; w mistrzostwach świata dodatkowo przyznaje się Złoty Puchar najwyżej sklasyfikowanemu pilotowi latającemu na szybowcu o rozpiętości nie przekraczającej 19 m);

— **klasę 15-metrową** (jedynym ograniczeniem jest rozpiętość skrzydeł);

— **klasę 15-metrową ograniczoną:** jest to — praktycznie biorąc — przywrócenie klasy standard według przepisów sprzed 1971 r., tzn. przepisów, które nie zezwalały na zastosowanie żadnej metody zmieniania profilu skrzydła z wyjątkiem zwykłych lotek. W stosunku do klasy standard obowiązującej od 1971 r. zmiana polega na **anulowaniu** przepisu dopuszczającego zastosowanie prostych klap o nieruchomych zawiasach. Kodeks Sportowy 1975 podkreśla jednocześnie, że szybowce klasy 15-metrowej ograniczonej muszą być wyposażone w skuteczne hamulce aerodynamiczne, które nie mogą służyć do polepszania osiągów szybowca.

Po raz pierwszy pojawia się w Kodeksie Sportowym pojęcie **klasy KLUB,** której ogólne założenia (prosty uniwersalny szybowiec do latania klubowego i zawodniczego) dziwnie przypominają opracowane 20 lat temu wytyczne dla klasy standard. Tym jednak razem na wszelki wypadek opuszczono w tych założeniach przymiotnik „tani".

JANUSZ KRASICKI

TROJE ZE SKRZYDLATEGO PUŁKU

Wszystko zaczęło się od powieści, którą napisały dwie lotniczki radzieckie: Tamara Kożewnikowa i Marina Popowicz. Jej tytuł „Ziżń — wiecznyj wzliot" nie wymaga przekładu na język polski. W powieści swej lotniczki zawarły wiele własnych, interesujących przeżyć. Pierwsza z autorek — Tamara Kożewnikowa — walczyła w pułku lotniczym w okresie minionej wojny, a po jej zakończeniu, jako podpułkownik inżynier kontynuowała pracę w lotnictwie. Drugą natomiast autorkę — Marinę Popowicz — znamy choćby z ustanowienia przez nią rekordów świata. Od lat, w stopniu pułkownika, pracuje jako pilot doświadczalny.

Powieścią lotniczek zainteresowali się filmowcy. Obie autorki wraz z Olegiem Stukałowem napisali scenariusz. Film reżyserował Walerij Łonskoj, a zdjęcia wykonał Igor Czernych. Twórcy filmu pragnęli stworzyć film nie o lotnictwie, ale o ludziach z nim związanych. Powstał więc dramat obyczajowy, barwny, szerokoekranowy pod tytułem „Niebo sa mnoj". Tytuł polski „Troje ze skrzydlatego pułku" odbiega od oryginału radzieckiego, lecz oddaje równie dobrze jego fabułę. Jest ponadto tytułem bardziej zachęcającym do obejrzenia tego dość oryginalnego, ale niezbyt udanego filmu.

Właśnie na ten temat wypowiedział się krytycznie Jurij Smiełkow w swym artykule na łamach „Sowietskij Ekran". Stwierdził on m.in.: „Wydaje mi się, że przede wszystkim słaba motywacja psychologiczna postaci oraz dążenie, by za wszelką cenę «wszystko zgrać — wszystko wygładzić». stanowczo nie wyszły filmowi na dobre."

Otóż to. Krytyk radziecki ma sporo racji. Oglądając film odczuwamy niekiedy brak konsekwencji w grze aktorów, której źródło z kolei tkwi w scenariuszu. W czasie spotkania Nadieżdy z Klimowem, zastanawiamy się czy tych ludzi łączyło coś niezwykłego? Po prostu spokojna, chłodna rozmowa po wielu latach nie przekonuje nas, że Nadieżda kochała kiedyś Klimowa.

Wypada przypomnieć w tym miejscu, że dwóch lotników myśliwskich — Iwana Klimowa i Dimitrija Gribowa — łączyła w okresie wojny serdeczna przyjaźń oraz miłość do jednej dziewczyny — Nadieżdy, pracującej na lotnisku, z którego obaj piloci startowali do codziennych walk. Nadieżda kochała Klimowa; młodzi postanowili się pobrać i zawiadomili o tym kolegów. Do ślubu jednak nie doszło, ponieważ Klimow nie powrócił z lotu bojowego. Nadieżda nie doczekawszy się powrotu Klimowa została żoną Gribowa.

Po latach, pewnego dnia Nadieżda niespodziewanie spotkała Klimowa, który opowiedział jej koleje swego życia, zestrzelenie, dostanie się do niewoli hitlerowskiej, ucieczkach z niewoli oraz swej aktualnej pracy poza lotnictwem.

Spokojne i ustabilizowane życie Gribowów zakłócił wypadek córki Iriny w czasie lotu doświadczalnego. Cofnięto jej uprawnienia pilota doświadczalnego samolotów odrzutowych. Mogła latać jedynie na maszynach sportowych. Na międzynarodowej wystawie lotniczej prezentacja najnowszego typu samolotu sportowego przez Irinę wzbudziła zainteresowanie handlowca RFN. Irina wraz z matką (Nadieżdą) zaproszone na kolację przez wspomnianego handlowca, oglądają pokazaną przez niego fotografię radzieckiego lotnika wziętego do niewoli, którym okazał się Klimow.

Nadieżda po powrocie do kraju opowiada o wszystkim swemu mężowi (który aktualnie jest generałem lotnictwa), ten spotyka się z Klimowem oraz popiera jego podanie o przyjęcie do pracy w lotnictwie.

Dobrą stroną filmu — wbrew zamierzeniom jego twórców — jest jego treść lotnicza. Nie brak dramatycznych sytuacji, pięknych, urzekających scen lotniczych. Ludzie natomiast, których starano się pokazać, wypadli słabiej, a w niektórych partiach nieprzekonywająco. (m)

SAMOLOTY TRZECIEGO POKOLENIA

APN SPECJALNIE DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI

Śmigłowiec w służbie geologów w Kazachstanie. Zdjęcia: APN

W porównaniu z innymi rodzajami transportu, lotnictwo cywilne Związku Radzieckiego wykazało w ubiegłej pięciolatce najwyższy wzrost przewozów pasażerskich. Przed terminem wykonano także plan przewozów towarowych. Przewieziono w tym okresie ponad 430 milionów pasażerów i ponad 11 milionów ton ładunków. O zadaniach przewozowych samolotów „trzeciego pokolenia" mówi minister Lotnictwa Cywilnego ZSRR – **MIKOŁAJ BYKOW.**

Lotnictwo cywilne to podstawowy środek transportowy, łączący gęsto zaludnione okolice ZSRR z rozwijającymi się rejonami Syberii, Dalekiej Północy i Dalekiego Wschodu W ubiegłej pięciolatce na trasy te weszły samoloty Tu-154, zmodyfikowane Ił-62, średniodystansowe Tu-134A oraz Jak-40. Zbudowano w tym okresie 70 nowych dworców lotniczych, które mogą rocznie obsługiwać ponad 40 milionów pasażerów.

Rola „Aeroflotu" wzrosła nie tylko w dziedzinie przewozów pasażerskich, ale też w rozwiązywaniu innych ważnych zadań gospodarczych. Przykładem może być chociażby Tiumeński Oddział Lotnictwa Cywilnego. Pod względem przewozów zajął on w ubiegłym pięcioleciu pierwsze miejsce w kraju.

Obwód Tiumeński rozciąga się od brzegów Morza Karskiego aż do stepów Kazachstanu i zajmuje obszar prawie półtora miliona kilometrów kwadratowych. Większa część tego terytorium to nieprzebyte bagna, tajga i tundra. Dlatego też, gdy tylko w Syberii Zachodniej rozpoczęły pracę ekipy geologów, poszukujących bogactw naturalnych, z pomocą pospieszyło im natychmiast lotnictwo.

Berezowo, Surgut, Miedwiżoje na trwałe zapisały się w kronikach ekip poszukiwawczych i weszły na stałe do geografii Związku Radzieckiego. Głównymi pomocnikami geologów stały się śmigłowce. Tiumeńscy piloci, jako pierwsi w ZSRR, opanowali tajniki przewozu dużych ładunków, podwieszanych na zewnątrz śmigłowców, co pozwoliło znacznie przyspieszyć montaż urządzeń wiertniczych i polepszyć zaopatrzenie ekspedycji geologicznych.

Ogromną pomoc okazali lotnicy również przy budowie pierwszego na Syberii rurociągu naftowego Szaim-Tiumeń. Znaczna część tej 400-kilometrowej magistrali przechodziła przez tereny bagienne. Naziemne urządzenia techniczne mogły być wykorzystywane tam wyłącznie zimą, ale na niektórych odcinkach grunt nie zamarzał nawet podczas najsilniejszych mrozów. Na decydującym etapie budowniczowie napotkali na przeszkody na pierwszy rzut oka nie do przezwyciężenia. Rury trzeba było układać wprost na bagnach. Transport przy pomocy ciągników był niemożliwy. A jeśli odcinek takiej rury ma 36 m długości i waży 3,5 tony? Postanowiono wykorzystać do tego celu śmigłowce. W ciągu kilku dni przetransportowały one 27 kilometrów takich rur. Lotnictwo pomogło budowniczym oddać pierwszy odcinek trasy na rok przed planowanym terminem. Nowy rejon energetyczny Syberii powstaje również dzięki wysiłkom lotnictwa cywilnego.

W obwodzie tiumeńskim przeszedł pomyślnie próby eksploatacyjne nowy samolot transportowy Ił-76 (40 ton ładunku użytecznego). Przy pomocy tego samolotu dokonuje się najbardziej opłacalnych przewozów kontenerowych. Korzysta z tego obecnie Syberia Zachodnia. Zestaw różnorodnych urządzeń dźwigowych pozwala załadować samolot w przeciągu 20 minut. Samolot ten wejdzie do pełnej eksploatacji w kolejnej pięciolatce.

Na lata 1976—1980 zaplanowano również rozpoczęcie produkcji samolotu o dużej pojemności — aerobusu Ił-86. Samolot ten będzie w stanie przewozić do 350 pasażerów z prędkością 900 km/h. Odciąży on linie komunikacji lotniczej na najbardziej uczęszczanych trasach.

Planuje się także wprowadzenie do eksploatacji samolotu Jak-42, dysponującego 120 miejscami pasażerskimi, który będzie obsługiwał krótkie trasy. Jest on o tyle wygodny, że będzie w stanie lądować na lotniskach trawiastych. Jego prędkość — 820 km/h, zasięg — 1 850 km.

26 grudnia 1975 r. na trasy „Aeroflotu" wszedł samolot Tu-144. W pierwszym półroczu br. będzie on przewoził ładunki i pocztę na trasie Moskwa — Ałma-Ata. W drugiej połowie roku zacznie obsługiwać linie pasażerskie.

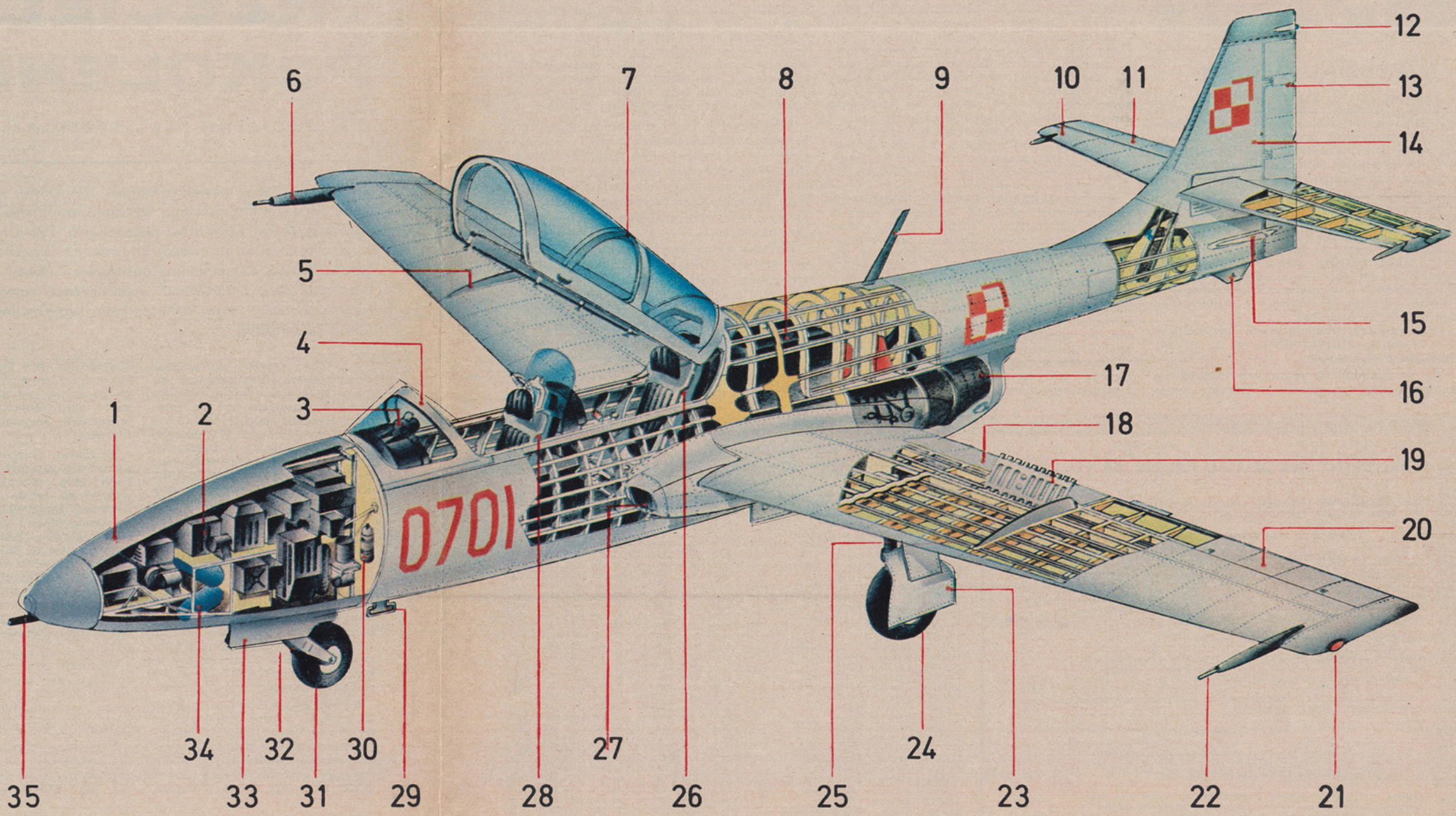
Tu-154 nad Wołgą.

Naddźwiękowy samolot Tu-144.

POLSKI ODRZUTOWY SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY TS-11 »ISKRA«

Zdjęcie: PIOTR SŁOMA

Rysował: JULIAN MALEJKO



Przekrój perspektywiczny przedstawia polski odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra". Jest to samolot dwumiejscowy z silnikiem również polskiej konstrukcji. Samolot „Iskra" służy do szkolenia podstawowego i treningu pilotażowego (również w wyższym pilotażu), w lotach nawigacyjnych, wysokościowych i według przyrządów (bez widoczności ziemi).

Samolot „Iskra" należy do czołówki światowej samolotów swej klasy. Świadczy o tym między innymi pobicie przez „Iskrę" światowego rekordu prędkości FAI w kategorii C-1d w grupie 1 wynikiem 839 km/h.

Konstrukcja samolotu metalowa, półskorupowa. Kabiny instruktora i ucznia ciśnieniowe, wyposażone w dwa identyczne zestawy przyrządów kontrolnych i osprzętu radionawigacyjnego. Fotele wyrzucane.

Samolot „Iskra" wyróżnia się bardzo łatwym dostępem do silnika i zespołów pomocniczych. Instalacja hydrauliczna podwozia i hamulców jest zdwojona awaryjną instalacją pneumatyczną.

Piloci lubią i cenią „Iskrę". Lata znakomicie, a przy tym urzeka swą rasową sylwetką.

A teraz zapoznajmy się bliżej z tym samolotem, korzystając właśnie z przekroju perspektywicznego.

Samolot TS-11 „Iskra" należy niewątpliwie do największych dotąd osiągnięć polskiej lotniczej myśli technicznej. Jest w całości dziełem polskich uczonych, konstruktorów, inżynierów i robotników. Dobrze służy rozwojowi naszego lotnictwa. A młodym czytelnikom, którzy wybiorą piękny zawód pilota wojskowego życzymy, aby jak najprędzej znaleźli się za sterami „Iskry". (w)

OBJAŚNIENIA DO RYSUNKU

1. Odejmowana laminatowa osłona przedniej części samolotu
2. Wyposażenie elektryczne i radiowe
3. Urządzenie celownicze
4. Stały wiatrochron
5. Grzebień kierujący
6. Przeciwwaga antyflatterowa
7. Odrzucana awaryjnie osłona kabiny
8. Główny zbiornik paliwa
9. Antena
10. Statecznik poziomy
11. Ster wysokości
12. Światło pozycyjne
13. Ster kierunku
14. Statecznik pionowy
15. Napęd steru wysokości
16. Zderzak ogonowy
17. Silnik turboodrzutowy
18. Klapa
19. Wychylany hamulec aerodynamiczny
20. Lotka
21. Światło pozycyjne
22. Nadajnik prędkościomierza
23. Osłona podwozia głównego
24. Koło podwozia głównego
25. Goleń-amortyzator olejowo-powietrzny
26. Wyrzucany fotel instruktora
27. Wlot powietrza do silnika
28. Wyrzucany fotel ucznia
29. Antena radiowysokościomierza
30. Zbiornik cieczy odladzającej
31. Koło przednie
32. Goleń koła przedniego
33. Osłona podwozia przedniego
34. Zbiorniki instalacji tlenowej
35. Działko pokładowe

NASZE TRASY

WYDZIAŁ MEL PW

Rozrastający się szybko polski przemysł lotniczy potrzebuje licznych i wysoko wykwalifikowanych kadr. Wydziałem Politechniki Warszawskiej, który przygotowuje m. in. specjalistów konstruktorów i projektantów dla przemysłu lotniczego oraz kadrę dla zaplecza badawczego tego przemysłu i instytucji naukowych (instytuty i ośrodki badawcze), jest **Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa (MEL).**

Na studiach **magisterskich** Wydziału MEL realizowany jest m. in. kierunek kształcenia: **MECHANIKA.** Jedną z trzech grup tego kierunku jest grupa **lotnicza,** ze specjalnościami: 1. Samoloty i śmigłowce, 2. Silniki Lotnicze, 3. Osprzęt i Automatyka Lotnicza (specjalizacja).

Na studiach **inżynierskich** prowadzony jest kierunek: **MECHANIKA,** m. in. ze specjalnością: Samoloty.

Na specjalnościach lotniczych kształci się konstruktorów-specjalistów trzech typowych układów konstrukcji latających: konstruktorów płatowców i śmigłowców, konstruktorów układu sterowania i osprzętu oraz silników lotniczych wszystkich typów.

Specjalność Samoloty i Śmigłowce kształci konstruktorów z dużym przygotowaniem z zakresu przedmiotów podstawowych, technologii konstrukcji, wytrzymałości konstrukcji, zagadnień przepływowo-cieplnych i zastosowań numerycznych. Studenci słuchają specjalnych wykładów z aerodynamiki samolotu, mechaniki lotu, aerosprężystości. Zasady konstruowania pojazdów latających wymagają specjalnego typu rozwiązań konstrukcyjnych, gwarantujących sztywność i wytrzymałość konstrukcji przy jej maksymalnej lekkości. Absolwenci tej specjalności znajdują zatrudnienie w biurach projektowych i konstrukcyjnych przemysłu lotniczego, jak również w tego typu biurach innych gałęzi przemysłu.

Specjalność Silniki Lotnicze przygotowuje konstruktorów silników lotniczych różnych typów, jak tłokowe, turbinowe, rakietowe oraz konstruktorów silników wysokoprężnych, energetycznych i trakcyjnych. W zależności od ukierunkowania dyplomowego — student słucha wykładów z teorii silników, teorii spalania, konstrukcji silników lotniczych, silników wysokoprężnych, turbin spalinowych, technologii silników, teorii maszyn wirnikowych, komór spalania i innych. Absolwenci — znajdują zatrudnienie w biurach konstrukcyjnych przemysłu lotniczego oraz w biurach konstrukcyjnych i projektowych innych przemysłów.

Specjalizacja, Osprzęt i Automatyka Lotnicza kształci w dwóch ukierunkowaniach dyplomowych: konstruktorów elementów i układów automatycznego sterowania obiektów ruchomych i energetycznych oraz instalacji siłowych i konstruktorów przetworników i przyrządów pomiarowych w zastosowaniach automatyki i nawigacji, jak również układów przeliczających. Ukierunkowanie dyplomowe dają tu wykłady z zakresu: dynamiki obiektów latających, układów nawigacyjnych, układów automatyki i sterowania, instalacji hydraulicznych i pneumatycznych, identyfikowania i modelowania zespołów napędowych i innych.

Absolwenci — zatrudniani są w biurach projektowych, konstrukcyjnych i technologicznych, prototypowniach oraz w zapleczu naukowo-badawczym przemysłu lotniczego. Mogą też pracować bezpośrednio w oddziałach produkcyjnych wytwórni sprzętu lotniczego oraz przy eksploatacji i remontach tych urządzeń.

Ponadto — na Politechnice Warszawskiej, na Wydziale Inżynierii Lądowej, istnieje specjalność Drogi i Lotniska. Studia są na poziomie magisterskim i inżynierskim.

Adres Wydziału MEL: Al. Niepodległości 24. 02-653 Warszawa. Adres Wydziału Inżynierii Lądowej: Pl. Jedności Robotniczej 1, 00-661 Warszawa. Adres Zespołu do Spraw Kandydatów na Studia: Pl. Jedności Robotniczej 1, 00-661 Warszawa. **(z)**

BIULETYNY AEROKLUBU PRL NR NR 516 i 517

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI — zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy świata:

REKORDY KOBIECE

Klasa D — 1 (szybowce jednomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 750 km

Adela Dankowska (Polska) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2787 na trasie: Leszno — Szczecin Dąbie — Bądki — — Leszno, dnia 2 czerwca 1975 r. **73,627 km/h**

Odległość przelotu po trasie trójkątnej

Adela Dankowska (Polska) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2787, na trasie: Leszno — Szczecin Dąbie — Bądki — — Leszno, dnia 2 czerwca 1975 r. **769,4 km**

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY OGÓLNE

Klasa D — 1 (szybowce jednomiejscowe)

Odległość przelotu po trasie trójkątnej

Janusz Centka (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2891, na trasie: Leszno — Szczecin Dąbie — — Bądki — Leszno, dnia 1 czerwca 1975 r. **769,4 km**

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Edward Popiołek (Aeroklub Krakowski) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2788, na trasie: Szlichtyngowa — Olsztyn — — Szlichtyngowa, dnia 8 lipca 1975 r. **725,3 km**

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Henryk Muszczyński (Aeroklub Ostrowski) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2775, na trasie: Leszno — Kętrzyn — — Leszno, dnia 13 sierpnia 1975 r. **821,3 km**

REKORDY KOBIECE

Klasa D — 1 (szybowce jednomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2787, na trasie: Leszno — Ostrów — Modliszewo — Leszno, dnia 8 lipca 1975 r. **95,625 km/h**

KLASA D — 2 (szybowce wielomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu Halny SP-2645, na trasie: Leszno — Ciążeń — Koza Wielka — Leszno, dnia 8 września 1975 r. **87,098 km/h**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

84(4536) **Jerzy Bartczak** — 5 h 19 min, 1350 m, 57 km (9.8.1975)
85(4537) **Katarzyna Pazio** — 5 h 28 min, 1190 m, 65 km (10.8.1975)
86(4538) **Józef Dziedzic** — 5 h 33 min, 1400 m, 75 km (11.8.1975)
87(4539) **Zbigniew Urbanowicz** — 5 h 13 min, 1220 m, 125 km (11.8.1975)
88(4540) **Piotr Galicki** — 5 h 01 min, 1250 m, 57 km (24.8.1975)
89(4541) **Sławomir Twarkowski** — 5 h 19 min, 1350 m, 63 km (11.5.1975)
90(4542) **Halina Luks** — 4 h 11 min, 1250 m, 56 km (12.5.1975)
91(4543) **Jacek Damięcki** — 5 h 14 min, 1100 m, 64 km (24.5.1975)
92(4544) **Marianna Szczepaniak** — 6 h 11 min, 1040 m, 54 km (29.5.1975)
93(4545) **Marek Kubiak** — 6 h 13 min, 1300 m, 95 km (1.6.1975)
94(4546) **Stanisław Kęsoń** — 5 h 56 min, 1125 m, 53 km (5.6.1975)
95(4547) **Jerzy Nagielski** — 5 h 30 min, 1050 m, 57 km (17.6.1970)
96(4548) **Grzegorz Pawlak** — 5 h 41 min, 1420 m, 56 km (3.7.1975)
97(4549) **Eugeniusz Szczypta** — 5 h 06 min, 1175 m, 84 km (4.7.1975)
98(4550) **Krystyna Antczak** — 5 h 19 min, 1225 m, 58 km (6.7.1975)
99(4551) **Bogusław Szadkowski** — 5 h 15 min, 1400 m, 56 km (6.7.1975)
100(4552) **Elżbieta Szymczak** — 5 h 39 min, 1250 m, 56 km (6.7.1975)
101(4553) **Jerzy Herzyk** — 6 h 06 min, 1500 m, 53 km (7.7.1975)
102(4554) **Mieczysław Przybyła** — 6 h 27 min, 1250 m, 53 km (9.7.1975)
103(4555) **Jarosław Górny** — 6 h 08 min, 1600 m, 56 km (10.7.1975)
104(4556) **Bogusław Ślazyk** — 5 h 16 min, 1100 m, 63 km (12.7.1975)
105(4557) **Wiktor Szandorowski** — 5 h 18 min, 1130 m, 80 km (3.8.1975)
106(4558) **Tomasz Kądziołka** — 6 h 46 min, 1300 m, 92 km (4.8.1975)
107(4559) **Krzysztof Bryzgalski** — 6 h 09 min, 1600 m, 52 km (4.8.1975)
108(4560) **Henryk Put** — 5 h 06 min, 1150 m, 65 km (4.8.1975)
109(4561) **Mieczysław Giers** — 6 h 00 min, 1250 m, 86 km (4.8.1975)
110(4562) **Jarosław Grzybowski** — 5 h 25 min, 1250 m, 58 km (6.8.1975)
111(4563) **Witold Setkowicz** — 5 h 20 min, 1550 m, 62 km (9.8.1975)
112(4564) **Czesław Gut** — 5 h 12 min, 1250 m, 58 km (13.8.1975)
113(4565) **Stanisław Sławicki** — 5 h 10 min, 1032 m, 63 km (13.8.1975)
114(4566) **Ludwik Gołębiowski** — 6 h 09 min, 2200 m, 80 km (13.8.1975)
115(4567) **Jerzy Florek** — 5 h 36 min, 1150 m, 65 km (14.8.1975)
116(4568) **Roman Kankiel** — 5 h 45 min, 1150 m, 65 km (14.8.1975)
117(4569) **Ewa Jaromin** — 5 h 08 min, 1100 m, 70 km (14.8.1975)
118(4570) **Krzysztof Klima** — 6 h 43 min, 1550 m, 58 km (14.8.1975)
119(4571) **Jan Skajewski** — 5 h 02 min, 1600 m, 58 km (14.8.1975)
120(4572) **Andrzej Malanowski** — 5 h 48 min, 1120 m, 58 km (14.8.1975)
121(4573) **Leszek Szykulski** — 5 h 36 min, 1450 m, 80 km (14.8.1975)
122(4574) **Adam Szykulski** — 5 h 40 min, 1300 m, 80 km (14.8.1975)
123(4575) **Maciej Wołoszczuk** — 5 h 00 min, 1085 m, 65 km (14.8.1975)
124(4576) **Andrzej Szeleźnik** — 5 h 14 min, 1050 m, 72 km (13.8.1975)
125(4577) **Ryszard Bedra** — 5 h 12 min, 1750 m, 51 km (18.8.1975)
126(4578) **Piotr Wojciechowski** — 5 h 48 min, 1250 m, 54 km (5.6.1975)
127(4579) **Janusz Janiszewski** — 5 h 10 min, 1080 m, 51 km (26.6.1975)
128(4580) **Andrzej Marynowski** — 5 h 18 min, 1440 m, 51 km (29.6.1975)
129(4581) **Hanna Maleta** — 5 h 20 min, 1550 m, 102 km (2.7.1975)
130(4582) **Elwira Urbańska** — 5 h 37 min, 1350 m, 99 km (4.7.1975)
131(4583) **Andrzej Górka** — 5 h 03 min, 1450 m, 54 km (9.7.1975)
132(4584) **Krzysztof Goerke** — 5 h 35 min, 1300 m, 74 km (6.8.1975)
133(4585) **Krzysztof Pietrzak** — 5 h 10 min, 1330 m, 77 km (6.8.1975)
134(4586) **Andrzej Stanisławski** — 5 h 22 min, 2000 m, 77 km (6.8.1975)
135(4587) **Jacek Pawlak** — 5 h 21 min, 1200 m, 65 km (13.8.1975)
136(4588) **Sylwia Lustyk** — 5 h 28 min, 1150 m, 74 km (18.8.1975)
137(4589) **Wanda Kamecka** — 5 h 19 min, 1220 m, 74 km (18.8.1975)
138(4590) **Bogdan Zmysłowski** — 6 h 12 min, 1300 m, 74 km (18.8.1975)
139(4591) **Maurycy Lange** — 5 h 15 min, 1700 m, 55 km (19.8.1975)
140(4592) **Jerzy Adamczewski** — 5 h 20 min, 1200 m, 54 km (20.8.1975)
141(4593) **Maciej Janicki** — 6 h 04 min, 1370 m, 54 km (20.8.1975)
142(4594) **Maria Adamkiewicz** — 5 h 04 min, 1300 m, 52 km (20.8.1975)
143(4595) **Ryszard Skotarek** — 5 h 59 min, 1500 m, 54 km (20.8.1975)
144(4596) **Waldemar Majcher** — 5 h 26 min, 1300 m, 74 km (20.8.1975)
145(4597) **Stanisław Kamiński** — 5 h 46 min, 1520 m, 51 km (20.8.1975)
146(4598) **Andrzej Sztylko** — 5 h 07 min, 1250 m, 71 km (20.8.1975)
147(4599) **Czesław Burzyński** — 5 h 30 min, 2010 m, 74 km (20.8.1975)
148(4600) **Artur Czajkowski** — 5 h 39 min, 1200 m, 71 km (20.8.1975)
149(4601) **Jan Myjek** — 6 h 40 min, 1470 m, 55 km (20.8.1975)
150(4602) **Grzegorz Walczak** — 5 h 10 min, 1600 m, 74 km (20.8.1975)
151(4603) **Michał Mikuła** — 5 h 12 min, 1280 m, 55 km (20.8.1975)
152(4604) **Krzysztof Ptak** — 5 h 02 min, 1100 m, 56 km (20.8.1975)
153(4605) **Marek Żuraw** — 5 h 06 min, 2100 m, 54 km (20.8.1975)
154(4606) **Leszek Okoń** — 5 h 53 min, 1250 m, 71 km (21.8.1975)
155(4607) **Wojciech Misiak** — 6 h 12 min, 1300 m, 62 km (21.8.1975)
156(4608) **Andrzej Marszałek** — 5 h 09 min, 1250 m, 98 km (21.8.1975)
157(4609) **Wiesław Bronowski** — 5 h 06 min, 1265 m, 51 km (27.8.1975)
158(4610) **Krzysztof Ruciński** — 5 h 27 min, 1500 m, 65 km (27.8.1975)
159(4611) **Mirosław Kapitan** — 5 h 02 min, 1200 m, 65 km (27.8.1975)
160(4612) **Krzysztof Kowalczyk** — 5 h 11 min, 1840 m, 51 km (27.8.1975)
161(4613) **Marek Samoiłło** — 5 h 43 min, 1230 m, 65 km (27.8.1975)
162(4614) **Jerzy Kozikowski** — 5 h 09 min, 1220 m, 58 km (27.8.1975)
163(4615) **Andrzej Pawłowski** — 5 h 49 min, 1120 m, 58 km (27.8.1975)
164(4616) **Romuald Zieliński** — 5 h 03 min, 1350 m, 58 km (30.8.1975)
165(4617) **Jerzy Lenartowicz** — 5 h 28 min, 1570 m, 88 km (27.8.1975)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Płk dypl. pil. Mieczysław Goworek

KLUB AMATORÓW LOTNI

NOWI CZŁONKOWIE

232. **TROSKA Zdzisław,** 46-100 Namysłów, ul Krótka 4/2. Lat 19. Interesuje się lotniami i samolotami amatorskimi. Zbudował wspólnie z kolegą lotnię wg „SP".
233. **FARENHOLC Piotr,** 46-100 Namysłów, ul. Wróblewskiego 5. Lat 19. Interesuje się lotniami i samolotami amatorskimi. Zbudował wspólnie z kolegą lotnię wg „SP".
234. **GODYNIA Marian,** 78-651, Mirosławiec, Osiedle 4/5. Technik. Lat 27. Interesuje się minisamolotami.
235. **CIEPLIŃSKI Janusz,** 43-126 Katowice-Murcki, ul. Mruczka 8/7. Interesuje się lotniami. Lata od roku.
236. **WYSOKOLSKI Zdzisław,** 72-100 Goleniów, ul. sierż. Sułtanowa 6a m. 4. Lat 28. Interesuje się lotniami i modelarstwem lotniczym. Zbudował lotnię „Seagull-III".

Józef Gigoń, członek Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu, z lotnią, na której wykonał w ubiegłym roku loty długości od 60 do 300 m.

Zdjęcie: J. Gigoń

237. **NOCOŃ Piotr L.,** 78-520 Złocieniec, ul. Wolności 4/5. Interesuje się lotniami. Już buduje lotnię wg „SP".
238. **GIGOŃ Józef,** 34-400 Nowy Targ, ul. Szaflarska 126a m. 94. Lat 38. Interesuje się lotniami (od 3 lat). Już lata. Członek Aeroklubu Tatrzańskiego.

POKRYCIE DLA LOTNI

Zawiadamiam Kolegów zainteresowanych budową lotni, że Zakłady Przemysłu Jedwabniczego „Pierwsza" w Łodzi, ul. Pabianicka 152/154 produkują torlen o symbolu WS-11838, który właściwościami zbliżony jest do dakronu. Cena 1 m kw. torlenu WS-11838 wynosi 58 zł. Jest to tkanina o 35 zł tańsza od 1 m kw. ortalionu. Zamówienie zbiorowe na torlen realizuje Hurtownia WPTO we Wrocławiu, ul. Braniborska.

Bogusław Nowicki — Wrocław

MIĘŚNIOLOT

Franciszek Szlendak — Ryki. Dziękujemy za nadesłany opis budowanego mięśniolotu i zdjęcia.

WIEŚCI Z WROCŁAWIA

Józef Borzęcki — Wrocław. Dziękujemy za informację i zdjęcia z Wrocławskiego Święta Lotnictwa. Łączymy pozdrowienia.

CZYM JEST KAK

Jan Obarewicz — Aleksandrów k. Łodzi. Z uwagą przeczytaliśmy nadesłany list. Podkreślamy wyraźnie raz jeszcze, że: KAK nie jest żadną instytucją i nie ma na razie uprawnień ani możliwości udzielania pomocy rzeczowej konstruktorom-amatorom. Służy jedynie wzajemnej wymianie doświadczeń. W sprawie profili lotniczych radzimy zwrócić się do redakcji „Techniki Lotniczej i Astronautycznej". Łączymy pozdrowienia.

POKRYCIE LOTNI

Marian Szmyd — Krosno prosi Kolegów o sposób impregnacji tkaniny spadochronowej, aby można ją było zastosować do pokrycia lotni.

ADRES

Lucjan Koziana — Nowa Huta, Zbigniew Karcz — Wieluń. Adres Aeroklubu Częstochowskiego — Częstochowa, Aleja NMP 9.

NASZA AKCJA:
„SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH — SKRZYDŁA DLA KAŻDEGO"

CENNY SOJUSZNIK

Warszawa, 6 luty 1976

Redaktor Naczelny
Tygodnika „Skrzydlata Polska"

Zarząd Centralnej Składnicy Harcerskiej pragnie zadeklarować czynne włączenie się do niezmiernie cennej i pożytecznej akcji, jaką jest rozwój lotów przy pomocy miękkopłatów, czyli tzw. lotni.

Deklarując udział w niniejszej akcji zobowiązujemy się udostępnić sieć sklepów CSH do odpłatnego rozprowadzania elementów lub całych kompletnych lotni dla potrzeb amatorów tej dyscypliny sportu.

Pragniemy nadmienić, że wymienione elementy lub lotnie przed wprowadzeniem do sprzedaży powinny posiadać atest zgodności parametrów technicznych z wymogami dla tego typu wyrobu.

W przypadku konieczności organizowania punktu porad technicznych o montażu lub elementach budowy lotni jesteśmy w stanie udostępnić na terenie kraju kilka punktów konsultacyjnych w siedzibie naszych składnic CSH po zapewnieniu instruktorów z ramienia Aeroklubu PRL.

DYREKTOR

Do wiadomości:
Zarząd Główny APRL

Dziękujemy Zarządowi Centralnej Składnicy Harcerskiej za aktywne włączenie się do naszej akcji „SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH — SKRZYDŁA DLA KAŻDEGO". Cieszymy się, że akcja ta znalazła tak cennego sojusznika o zasięgu ogólnokrajowym.

„SKRZYDLATA POLSKA"

GODŁO KAK

Henryk Zajączkowski i Sylwester Chodorowski — Białystok. Dziękujemy za projekt znaczka-godła KAK. Budowę samolotu — na razie odradzamy.

SILNIK

Mirosław Lanzer — Koszalin. Masa własna silnika L 680R nie jest nam znana.

SILNIK

Bogusław Niejadlik — Budzów (Gorzów Śl.). Silnik motocyklowy „Wiatr" produkują Zakłady Metalowe w Dębie.

LOTNIE

Jacek Jaskółka — Sanok, Wiesław Latuszek — Poraż (Zagórz), Maciej Sierpiński — Kudowa Zdrój, Mieczysław Jubczyk — Polkowice, Henryk Sabała — Radostów. Polecamy „SP" nr 3/1976.

MATERIAŁ NA LOTNIE

Zdzisław Pasterski — Białystok, Andrzej Pigoń — Węgierska Górka. Radzimy zwrócić się do Sekcji Lotni Aeroklubu Białostockiego. Adresy sklepów sprzedających rury duralowe podawaliśmy w „SP".

16 LAT

Tomasz Jeleński — Sulejówek. Członkiem KAK można zostać po ukończeniu 16 lat. Radzimy zacząć budowę lotni.

DZIĘKUJEMY

Sekcja Pilotów Lotni w Rydze (Łotewska SRR). Serdecznie dziękujemy za życzenia. Odwzajemniamy je. Mistrzostwa Polski Pilotów Lotni odbędą się w 1976 roku. Niewykluczony jest udział zawodników zagranicznych, zwłaszcza z krajów socjalistycznych.

LOTNIE TYPU SZYBOWCOWEGO W POLSCE

Oprócz lotni — klasycznych miękkopłatów — buduje się w Polsce również lotnie typu szybowcowego. Na razie typu „Quicksilver-B". Widzimy je na zdjęciach.

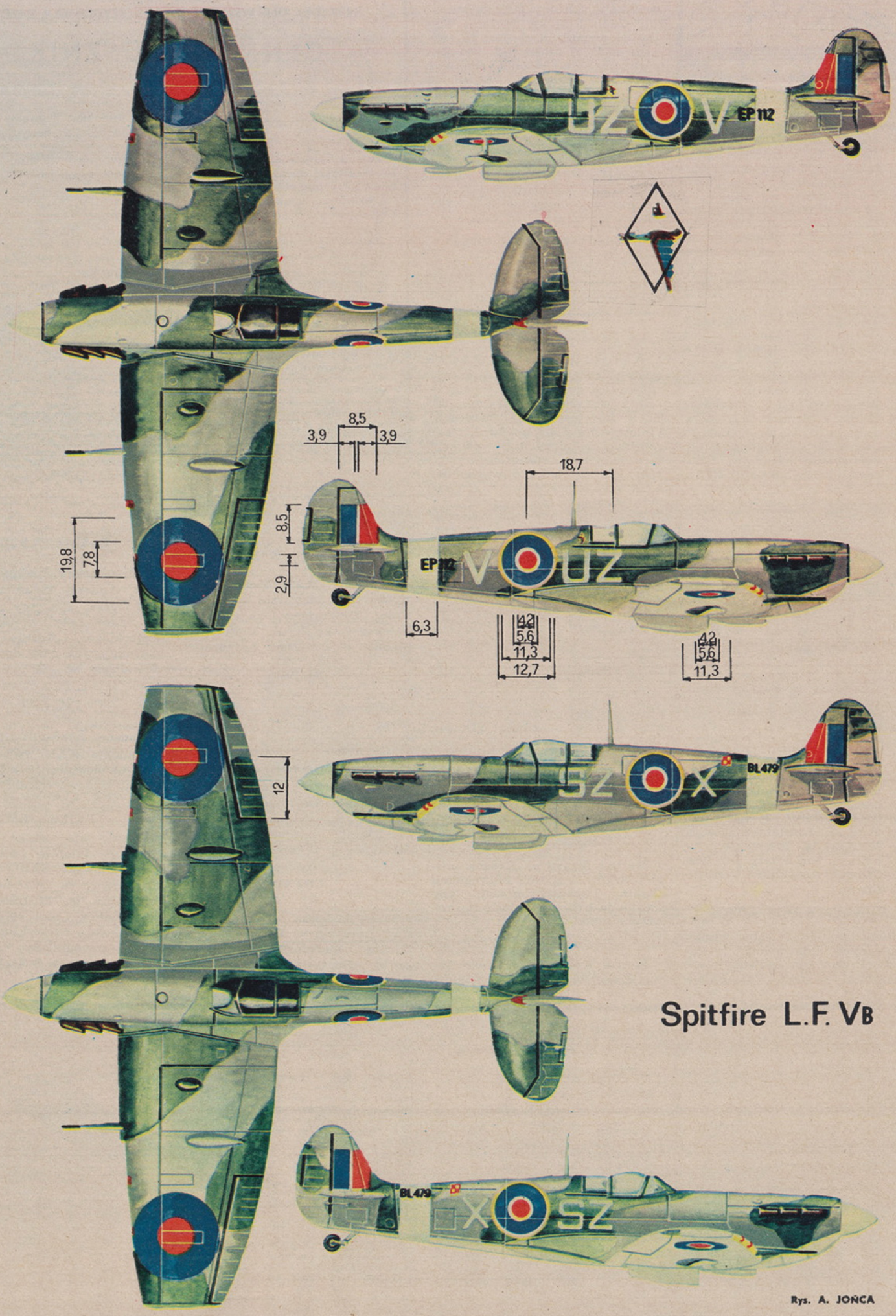
Z PRAWEJ

„Ala" po starcie. Leci inż. Janusz Wąsowski.
Zdjęcie: Lucyna Wąsowska

Z LEWEJ

Druga w kraju lotnia typu szybowcowego zbudowana przez Zbigniewa Kłosa z Warszawy pod nadzorem technicznym inż. lotn. Romana Reicherta, a oblatana przez inż. Janusza Wąsowskiego, doświadczonego w lataniu na tego typu lotniach. Wszyscy z KAK.

Zdjęcie: Jacek Kłos



Spitfire L.F. VB

Rys. A. JOŃCA

KLUB 1:72

POLSKIE „SPITFIRE" L.F. Vb

„Spitfire" L.F.Vb — to kolejna propozycja Klubu 1:72. Można go zbudować wykorzystując zestaw „Spitfire" Vb (Airfix), który znalazł się na naszym rynku za pośrednictwem CSH.

•

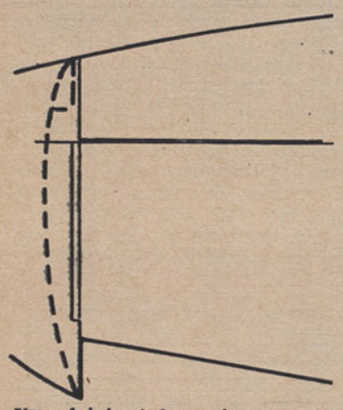
Samoloty „Spitfire" L.F.Vb używane były w trzech polskich dywizjonach: 303, 306 i 316. Na rysunkach prezentujemy samolot UZ-V z numerem fabrycznym EP-112 z dywizjonu 306 i SZ-X z numerem fabrycznym BL 479 z dywizjonu 316.

•

Przeróbka modelu Vb na L.F.Vb jest bardzo prosta. Polega ona na obcięciu końcówek skrzydeł, w czym pomoże rysunek zamieszczony poniżej I to już właściwie wszystko. Pozostało malowanie. Samoloty pokryte były od góry plamami maskującymi w kolorze ciemnozielonym (Humbrol „30") i ciemnoszarym („27") — (należy zwrócić uwagę, że układ plam obu maszyn nie jest identyczny). Od spodu samoloty były jasnoszare („64"). Kołpaki śmigieł, pasy na kadłubach i litery znaków dywizjonowych — „23". Końcówki śmigieł i krawędzie natarcia płatów — żółte („24") — (w samolocie SZ-X — żółty od końca płata aż do działka!).

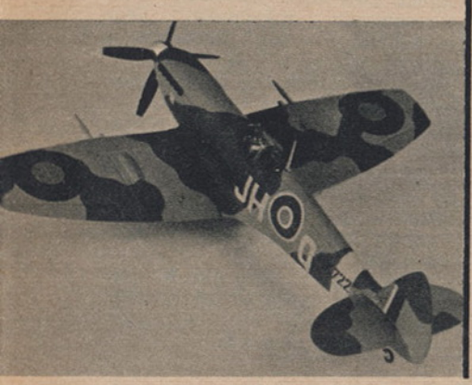
Rozmieszczenie znaków i wielkości — oznaczone na rysunku. Wymiary podane są w milimetrach dla skali 1:72.

ADAM JOŃCA



Uzupełniając informację o samolotach „Spitfire" w polskich barwach, publikujemy zdjęcie modelu tego samolotu w wersji LF XVIE z 317 dywizjonu „Wileńskiego". Wykonawcą modelu jest Waldemar Salach z Warszawy.

Zdjęcie: G. Niewczas



ŚWIATOWE REKORDY MODELI KOSMICZNYCH

według stanu na 1 stycznia 1976 r.

Nr 1 — klasa S1A — **Dušan Madžarac, Jugosławia**, wysokość — 436,4 m (18.05.1975r.)

Nr 2 — Klasa S1B — **Ion Nicolae Radu**, Rumunia, wysokość — 507 m (6.10.1974 r.)

Nr 3 — klasa S1C — **Ion Nicolae Radu**, Rumunia, wysokość — 543 m (6.10.1974 r.)

Nr 4 — klasa S1D — **Aleksander Madžarac**, Jugosławia, wysokość — 740,5 m (18.05.1975 r.)

Nr 5 — klasa S2A — **Aleksander Madžarac**, Jugosławia, wysokość lotu z jednym silnikiem — 400,5 m (18.05.1975 r.)

Nr 6 — klasa S2B — **Aleksander Madžarac**, Jugosławia, wysokość lotu z dwoma silnikami — 807,5 m (18.05.1975 r.)

Nr 7 — klasa S2C — **Ottakar Šaffek**, CSRS, wysokość lotu z czterema silnikami — 611 m (27.06.1970 r.)

Nr 8 — klasa S3A — **Elena Ballo, Rumunia**, czas na spadochronie — 32 min 42 s (22.05.1971 r).

Nr 9 — klasa S3B — **Mihai Pietris**, Rumunia, czas na spadochronie — 10 min (29.07.1975 r.)

Nr 10 — klasa S3C — nie ustalony

Nr 11 — klasa S3D — **Georg Ion Radu**, Rumunia, czas na spadochronie — 5 min 14 s (29.07. 1975 r.)

Nr 12 — klasa S4A — **B. Rambošek, CSRS**, czas samolotu rakietowego „Wróbel" — 6 min 22 s (25.03.1973 r.)

Nr 13 — klasa S4B — **Vladimir Sablier**, Jugosławia, czas samolotu rakietowego „Jerzyk" — 7 min 46 s (1.10.1972 r.)

Nr 14 — klasa S4C — **Elena Ballo**, Rumunia, czas samolotu rakietowego „Jastrząb" — 5 min 01 s (22.05.1971 r.)

Nr 15 — klasa S4D — **Desimir Kačavenda**, Jugosławia, czas samolotu rakietowego „Orzeł" — 10 min 3 s (31.05.1974 r.)

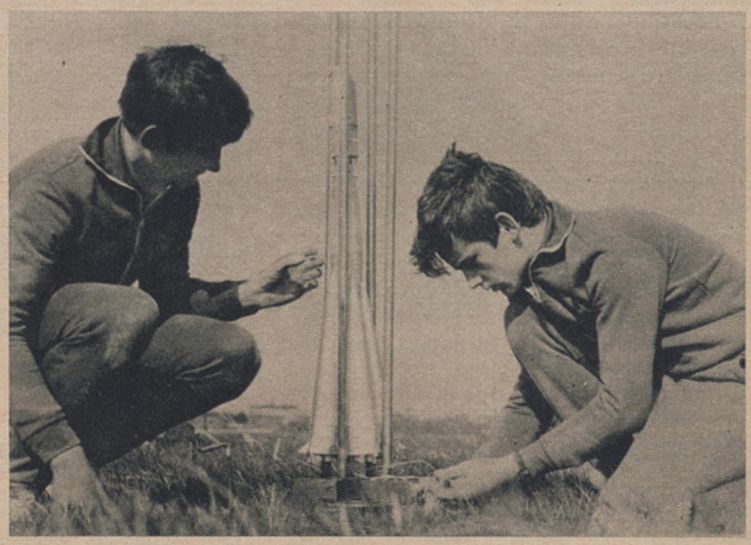
Nr 16 — klasa S4F — **James H. Pommert**, USA, czas samolotu rakietowego „Kondor" — 9 min 21 s (11.08.1972 r.)

Nr 17 — klasa S5A — **Josef Černy, CSRS**, wysokość — model red-latający — do 60 g — 481 m (5.05.1973 r.)

Nr 18 — klasa S5B — nie ustalony

Nr 19 — klasa S5C — nie ustalony

Nr 20 — klasa S5D — nie ustalony



Nr 21 — klasa S5E — nie ustalony

Nr 22 — klasa S6A — nie ustalony

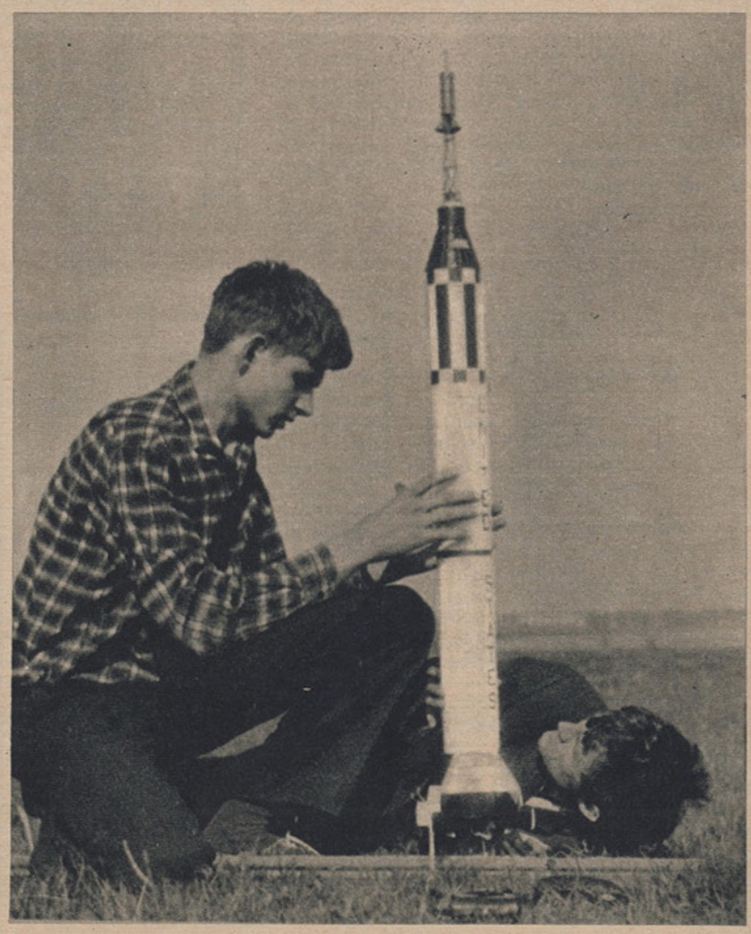
Nr 23 — klasa S6B — **Alois Haljan**, CSRS, czas lotu modelu z taśmą hamującą — 155 s (29.03.1975) r.)

Nr 24 — klasa S6C — **Valeriu Stroiescu**, Rumunia, czas lotu modelu z taśmą hamującą — 1 min 9 s (17.08.1975 r.)

Nr 25 — klasa S6D — **Ion Nicolae Radu**, Rumunia, czas lotu modelu z taśmą hamującą — 1 min 34 s (17.08.1975 r.)

Budowa kosmicznych modeli redukcyjno-latających jest zajęciem wymagającym dużej dokładności. W imprezach sportowych zwyciężają nie tylko najlepiej wykonane, ale i doskonale latające. U góry — miniaturowy radziecki „Wostok" na wyrzutni podczas memoriału Jurija Gagarina w Toruniu, poniżej — rakieta nośna statku kosmicznego „Merkury".

Zdjęcia: R. Lachowicz



Publikujemy drugi fragment wspomnień Leonida Żołuddiewa, Bohatera Związku Radzieckiego, aktualnie generała lejtenanta lotnictwa, pracującego w Zjednoczonym Dowództwie Układu Warszawskiego.
Autor wspomnień pt. „Stalowa eskadra", które niebawem ukażą się nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej, ukończył pod koniec 1939 r. szkołę pilotów. Od pierwszych do ostatnich dni wojny znajdował się w pierwszej linii frontu powietrznego. Walkę z wrogiem rozpoczął jako młody pilot — dowódca załogi bombowca — a zakończył jako doświadczony pilot na stanowisku dowódcy eskadry bombowców nurkujących Pe-2.
Wspomnienia z rosyjskiego przełożył Ludwik Hofman.

pod skrzydłami BAŁTYK (2)

7 maja wieczorem zostałem wezwany na stanowisko dowodzenia pułku. Podpułkownik gwardii Swienski, przekazując mi treść zadania bojowego, zaznaczył, że dowództwo przywiązuje szczególną uwagę do jego wykonania. Wywiad radziecki ustalił, że grupa asów niemieckich, bazująca na lotnisku Sirawa, obawiając się odpowiedzialności za popełnione zbrodnie, zamierza przelecieć do Szwecji. Chcąc pokrzyżować plany wroga, należało zburzyć betonowy pas startowy. I to właśnie zadanie zlecono naszej eskadrze.

Z „asami" tymi mieliśmy osobne porachunki, dlatego też bardzo starannie opracowałem plan ataku, który dowódca zatwierdził. Przedstawiał się on następująco: w celu wykorzystania momentu zaskoczenia — wystartować przed świtem i bombardować w składzie kluczy z lotu nurkowego „pięćsetkami" o opóźnionym działaniu, aby utrudnić ewentualny remont pasa i wykluczyć możliwość startu myśliwców.

Po krótkim odpoczynku jeszcze w ciemności uruchomiliśmy silniki, żeby o świcie być już nad celem. Pamiętając, iż oprócz mnie nikt w eskadrze nie latał nocą na Pe-2, zaczekałem na pasie, aż prowadzeni kołując ostrożnie dołączą do mnie. Startowaliśmy kolejno kluczami z włączonymi światłami pozycyjnymi. W powietrzu zebraliśmy się szybko i sprawnie. Podziwiałem mistrzostwo załóg, które — gdy zaszła potrzeba — wykonały więcej niż można było od nich oczekiwać.

W składzie mojej załogi leciał jak zwykle strzelec-radiotelegrafista starszyna Kopiejkin, teraz już Bohater Związku Radzieckiego, natomiast miejsce nawigatora tym razem zajmował Dmitrij Studniew — jeden z najlepszych nawigatorów i bombardierów eskadry. Dzięki jego precyzyjnym obliczeniom dziewiątka dotarła nad cel w ściśle oznaczonym czasie. Nalot był dla wroga tak wielkim zaskoczeniem, że artyleria przeciwlotnicza otworzyła ogień dopiero po zrzuceniu przez nas bomb, a myśliwce w ogóle nie wystartowały, nawet dyżurne. W tak sprzyjających warunkach nie sposób chybić. I rzeczywiście po eksplozji bomb pas startowy nie nadawał się do użytku. Nie udało się więc asom niemieckim uciec bezkarnie do neutralnego państwa.

Bezpośrednio po powrocie do bazy otrzymaliśmy nowe zadania bojowe i po obiedzie wystartowaliśmy w składzie dwóch dziewiątek, aby dokonać nalotu na stanowiska ogniowe artylerii nieprzyjaciela w rejonie Priekule. Silny lecz bezładny ogień przeciwlotniczy zagrodził drogę samolotom. Manewrując umiejętnie, przedarliśmy się przez zaporę ogniową i skutecznie zbombardowaliśmy cel. Wszystko wskazywało na to, że nalot zokończył się pomyślnie: ani jeden samolot nie zboczył z kursu bojowego, nikt nie meldował o uszkodzeniu lub jakimkolwiek defekcie. Dziewiątki wracały na lotnisko w zwartym ugrupowaniu bojowym. I oto w pewnym momencie jedna z załóg poprosiła, aby na start przyjechała karetka pogotowia. Co się mogło stać? Okazało się, że jeszcze przed atakiem odłamek pocisku zranił ciężko strzelca-radiotelegrafistę starszynę Gusiewa. Dzielny lotnik zataił to, aby nie odwracać uwagi pozostałych członków załogi od wykonania zadania bojowego, nie zmuszać do opuszczenia ugrupowania przed zrzuceniem bomb.

Nie jestem w stanie opisać, co przeżyliśmy, kiedy bohaterski ten żołnierz zmarł wprost na rękach kolegów. Zginął na posterunku bojowym w przeddzień ostatecznego zwycięstwa, do którego szedł przez ogień bitewny Wielkiej Wojny Narodowej. W 1941 r. Wiktor Gusiew będąc jeszcze chłopcem, zaciągnął się do lotnictwa i zestrzelił około 10 myśliwców nieprzyjaciela; pierś jego zdobiły cztery ordery i wiele medali. Datę pogrzebu sławnego lotnika gwardii na ziemi litewskiej wyznaczyliśmy na 9 maja.

Tej nocy długo nie mogliśmy zasnąć, wspominając z Sielieznowem lata wojny i poległych przyjaciół frontowych. Zdrzemnęliśmy się dopiero nad ranem, a wkrótce na korytarzu rozległ się gwar, jakieś nawoływania i nieco dziwne stukanie do drzwi. Mógł to być goniec ze sztabu, choć zwykle wzywano nas przez telefon polowy, zainstalowany w naszym pokoju. Zerwałem się i szybko zapaliłem lampkę podłączoną do akumulatora lotniczego. Za oknem grzmiały salwy z dział dywizjonu artylerii przeciwlotniczej osłaniającego lotnisko, strzelano z automatów, karabinów. Dawno już

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

PRZED KROKIEM W CHMURY

Na podstawie badań specjalistycznych, szczególnie socjologicznych, można stwierdzić, iż zaangażowanie człowieka w sprawy lotnictwa zaczyna się w wieku młodzieńczym. Już pierwsze zetknięcie chłopca czy dziewczyny z książką lub filmem o tematyce lotniczej, odwiedzenie lotniska lub spotkania z lotnikami stają się zalążkiem późniejszych zainteresowań.

Lotnictwo, począwszy od modelarstwa lotniczego, spadochroniarstwa, szybownictwa, sportu samolotowego, a następnie pracy zawodowej w lotnictwie stawia młodemu człowiekowi surowe wymogi, które kształtują jego postawę moralną: prawość charakteru, umiejętność współżycia w zespole, patriotyzm i zaangażowanie społeczne. Są to walory obywatelskie, niezwykle cenne w społeczeństwie socjalistycznym.

Lotnictwo wymaga coraz większego dopływu wysoko kwalifikowanych specjalistów najróżniejszych służb zarówno personelu latającego, jak i naziemnego. Stąd też nieustanna potrzeba propagandowego oddziaływania na młodzież, w celu zainteresowania jej lotnictwem.

Coraz wszechstronniejsze korzystanie z lotnictwa, i to niemal we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej stało się koniecznością. Lotnictwo m.in., poza szybkim przewozem pasażerów, skraca okres budowy obiektów przemysłowych, przyspiesza usługi, szczególnie w rolnictwie, leśnictwie i służbie zdrowia, a także rozwija wymianę handlową i turystyczną.

Zainteresowanie młodzieży lotnictwem jest duże. Ale nie tylko młodzieży. Wiele osób starszych również pasjonuje się zagadnieniami związanymi z lataniem, techniką lotniczą, użytkowaniem sprzętu lotniczego.

Mimo iż tysiące przyszłych adeptów lotnictwa ma szczere chęci latać wśród chmur, to jednak każdy z osobna marzy inaczej o swych przyszłych lotach. Ale te indywidualne, często oryginalne marzenia nie przeszkadzają, że każdy z tych młodych entuzjastów widzi siebie w kabinie samolotu czy szybowca trzymającego w dłoni drążek sterowy. W marzeniach, a może nawet i w snach marzy o rekordach, zwycięstwach w zawodach, dalekich przelotach. Takie marzenia są budujące. Takiej młodzieży potrzebuje lotnictwo polskie.

Poza książką i filmem o tematyce lotniczej, młodzież najczęściej po raz pierwszy styka się z ludźmi lotnictwa w szkole. Od nawiązania kontaktu z prelegentem, instruktorem lotniczym czy też pilotem lotnictwa wojskowego zależy bardzo wiele. Ba, często takie spotkanie decyduje o związaniu się młodego chłopca czy dziewczyny na całe życie z lotnictwem.

Aby spotkanie szkolne młodzieży z przedstawicielem lotnictwa pozostało na długo w jej pamięci, powinno być przeprowadzone w sposób atrakcyjny, ciekawy i kulturalny.

Co mam na myśli? Prelegent musi koniecznie znać dobrze język polski, mówić płynnie i w żadnym przypadku nie jąkać się. Wystąpieniem swoim natomiast powinien wzbudzić zainteresowanie młodzieży. Jego prezencja, sposób zachowania, zdecydowanie w swym wystąpieniu, uśmiech — to pierwsza wizytówka lotnictwa, jaką otrzymuje przyszły pilot czy skoczek spadochronowy.

Od nas samych, od właściwego propagowania zależy, jaka młodzież przyjdzie do lotnictwa. Pamiętajmy o pierwszym kroku młodzieży przed startem w przestworza. Często nie książka i film, lecz bezpośredni kontakt z lotnikami decyduje o zainteresowaniu lotnictwem.

obserwator

nie słyszałem takiej kakafonii. Trzy lata temu „akompaniament" taki oznaczał nalot bombowców hitlerowskich, zwalczanie desantu powietrznego lub odpieranie ataków czołgów.

Tym razem jednak obaj z Jewgienijem Wasiliewiczem, przecierając zaspane oczy, podświadomie czuliśmy, że to już koniec wojny.

Zwycięstwo! Szybko ubraliśmy się. Otworzyłem drzwi... i od razu wpadliśmy w objęcia rozentuzjazmowanych przyjaciół, z którymi przeszliśmy trudny żołnierski szlak bojowy. Wkrótce zatelefonował dyżurny operacyjny i przekrzykując odgłosy trwającej wciąż kanonady, potwierdził wiadomość o kapitulacji Niemiec.

Któż w takiej chwili mógł usiedzieć w ciasnym pokoiku! Czym prędzej więc, przepychając się w drzwiach i obdzielając wzajemnie przyjacielskimi, lecz dość mocnymi szturchańcami, wybiegliśmy na dwór. Wyglądaliśmy jak grupa szalejących z radości uczniów.

Wesołą zabawę przerwało zaproszenie do stołu. Powiadają niektórzy, że cudów nie ma. Chciałbym jednak usłyszeć, co by powiedzieli ci sceptycy, gdyby ujrzeli nakryte o świcie stoły. Można by sądzić, że zaopatrzeniowcy nasi wcześniej wiedzieli o mającej nastąpić kapitulacji Niemiec niż Naczelne Dowództwo i zawczasu przygotowali się do uczczenia tego wydarzenia. Nie wiadomo, skąd wzięły się śnieżnobiałe obrusy i mnóstwo różnych przysmaków, których nie przewidują żadne normy zaopatrzenia żywnościowego.

Zebraliśmy się przy świątecznym stole jak jedna wielka, zgodna rodzina. Scementowała nas przyjaźń frontowa, żołnierskie koleżeństwo, wola walki, wspólny cel. Piloci, nawigatorzy, technicy, strzelcy-radiotelegrafiści wznosili toasty, przerywali sobie niekiedy, mylili się; zbyt dużo chcieli powiedzieć na raz o przeszłości i o planach na przyszłość. Bo i słowom i myślom ciasno było tego niezwykłego poranka.

Gdyby utrwalić na taśmie magnetofonowej wszystko, co wówczas powiedziano, wszystkie wspomnienia, powstałaby barwna historia pułku. Każde słowo dotykało do żywego, zmuszało do refleksji, przywoływało na pamięć poległych bohaterów, drogich, niezapomnianych kolegów.

Siedząc przy tym niezwykłym świątecznym stole, po raz nie wiadomo który już przebiegałem myślą przebytą drogę. I tak jak kiedyś nie mieściło się w głowie, że Niemcy hitlerowskie napadły na naszą Ojczyznę, tak teraz trudno było uwierzyć w zakończenie wojny.

W pamięci odżywały wydarzenia długich wojennych lat, niepowodzenia, ciężkie nie kończące się straty bliskich przyjaciół frontowych. Jakiś ostry ból ściskał w gardle i utrudniał oddech. Bo oto i przy tym stole na czterdziestu obecnych oficerów tylko trzech rozpoczynało szlak bojowy w czterdziestym pierwszym roku. Bohaterowie Związku Radzieckiego — Wiktor Uszakow i Andriej Chwastunow — pracowali w inspekcji wojsk lotniczych, Filip Demczenkow studiował w Wojskowej Akadamii Lotniczej, Grigorij Fak pełnił funkcję starszego nawigatora dywizji bombowej. Ale nawet mianowania niektórych wychowanków eskadry na wysokie stanowiska nie sprawiały radości, zbyt drogo bowiem kosztowało nas zwycięstwo. Pokój okupiliśmy życiem wielu odważnych, wiernych synów Ojczyzny.

Nie było ich wśród nas, polegli w walkach, lecz do końca wykonali swój żołnierski obowiązek, uczynili więcej niż wymagała od nich sytuacja. Zaledwie trzy dni temu na zebraniu partyjnym podsumowaliśmy wyniki działań bojowych pododdziału. 2 700 lotów bojowych, czyli ponad połowę ataków bombowych pułku wykonali lotnicy eskadry. W zaciętych walkach z rozbestwionym najeźdźcą hitlerowskim 1 eskadra zawsze stanowiła trzon ugrupowania bojowego oddziału. W najtrudniejszym początkowym okresie wojny, prowadzili ją w bój Aleksander Paschin i Iwan Połbin. To oni położyli podwaliny pod sławne tradycje bojowe, ich męstwu, umiejętnościom i poświęceniu zawdzięczamy scementowanie kolektywu.

W ciężkich zmaganiach z bezlistosnym wrogiem nierzadko topniały nasze skrzydlate szeregi. Myśliwce hitlerowskie i artyleria przeciwlotnicza raz po raz wyrywały z szeregów odważnych, doświadczonych lotników. Niekiedy wydawało się, że pododdział — po ciężkich stratach — nieprędko będzie mógł się podźwignąć. Tymczasem miejsca poległych bohaterów zajmowali młodzi piloci, nawigatorzy, strzelcy-radiotelegrafiści i czynili wszystko, aby nie uronić nic ze sławy i godności kolektywu bojowego. Wszak nie dalej jak wczoraj ci zupełnie jeszcze młodzi, ale już doświadczeni lotnicy, dokonali nie lada wyczynu — pokrzyżowali asom hitlerowskim plan ucieczki do neutralnego państwa. Wyczyn ten to jeszcze jedna karta pełnej chwały historii naszego pułku gwardii. Mimo woli przyszły mi na myśl sparafrazowane nieco słowa pieśni:

...Za wieczny pokój, w ostatni bój, —
Mknie stalowa eskadra...

Ojczyzna wysoko oceniła czyny bojowe lotników naszej eskadry. W jej skrzydlatych szeregach wyrosło dziewięciu Bohaterów Związku Radzieckiego, podczas gdy w pułku wszystkich było ich jedenastu. Stan osobowy odznaczony został 228 orderami bojowymi w tym osiemnastoma Orderami Lenina i osiemdziesięcioma siedmioma Orderami Czerwonego Sztandaru...

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH ABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUV

STANISŁAW HISZPAŃSKI

(1904—1975)

Urodził się 29 stycznia 1904 r. w Warszawie. Matka Zofia, ojciec Stanisław, majster szewski. Od 1915 do 1924 r. czynny członek Związku Harcerstwa Polskiego. W czerwcu 1922 r. ukończył gimnazjum im. Mikołaja Reja w Warszawie. Następne wstąpił na Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej. Po otrzymaniu półdyplomu przerwał studia i rozpoczął pracę zarobkową jako artysta-grafik. W październiku 1927 r. został członkiem-współzałożycielem Aeroklubu Akademickiego Warszawskiego. Pilotaż sportowy ukończył (na Polu Mokotowskim) w pierwszej grupie wyszkolonych w AAW (1928 r.). We wrześniu 1929 r. został powołany do odbycia służby wojskowej z przydziałem do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa przy CWOL w Dęblinie. Kurs ukończył w stopniu plut.-pchor. z dyplomem pilota wojskowego. W styczniu 1932 r. mianowany ppor. rez. lotn. odbył 8 ćwiczeń oficerów rezerwy w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. W latach 1930—37 r. sprawował funkcję członka komisji rewizyjnej aeroklubu.

30 sierpnia 1939 r. zmobilizowano go z przydziałem do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie (dowódca II plutonu 1 eskadry zapasowej). 17 września 1939 r. oddział — w czasie próby przebicia się przez otaczających go hitlerowców — dostał się pod Siedlcami do niewoli. 30 stycznia 1945 r. został uwolniony z oflagu przez wojska radzieckie.

W maju 1945 r. powołano go do służby czynnej z przydziałem do Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego w charakterze samodzielnego referenta lotnictwa (etat podpułkownika). Od czerwca 1947 r. w Dowództwie Wojsk Lotniczych jako szef Samodzielnej Sekcji Regulaminowo-Wydawniczej (etat pułkownika) i jednocześnie członek Komisji Słownictwa Wojskowego przy Sztabie Generalnym WP. W latach 1946—48 współpracował z redakcją „Wojskowego Przeglądu Lotniczego". W grudniu 1948 r. został na własną prośbę zwolniony z wojska (w stopniu majora-pilota) i powrócił do zawodu artysty-grafika.

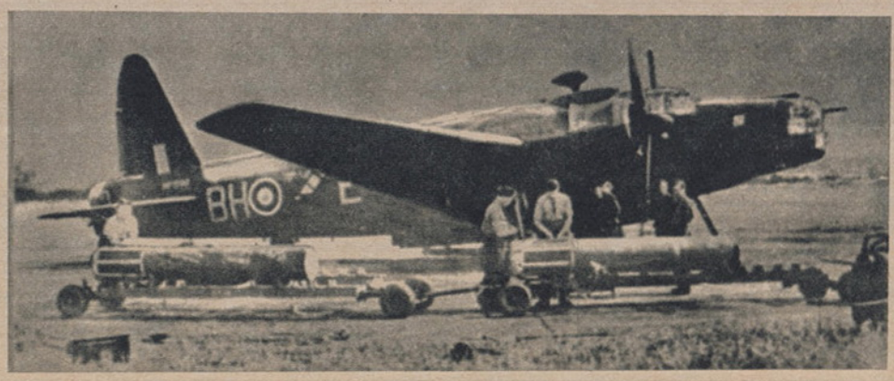
Był rzeczywistym członkiem Związku Polskich Artystów Plastyków, brał udział w 20 wystawach w tym w 7 ogólnopolskich. W okresie 1964—1970 sprawował funkcję radcy artystycznego Centralnego Ośrodka Informacji Budowlanej w Warszawie. Był także laureatem Nagrody Jubileuszowej Ministra Kultury i Sztuki.

Napisał: „Krótki Słownik Terminów Lotniczych" (WINW, 1946 r.); „Lotnictwo bez cudów" (Książka i Wiedza, 1949 r.). Drukował artykuły w „Skrzydlatej Polsce" i „Horyzontach Techniki".

Członek ZBoWiD, koło Warszawa-Śródmieście i Klubu Seniorów Lotnictwa (od 1958 r.). Miał Srebrny Krzyż Zasługi (1946 r.), odznakę pil. wojsk. (1931 r.) oraz odznakę 1 Pułku Lotniczego w Warszawie nr 67.

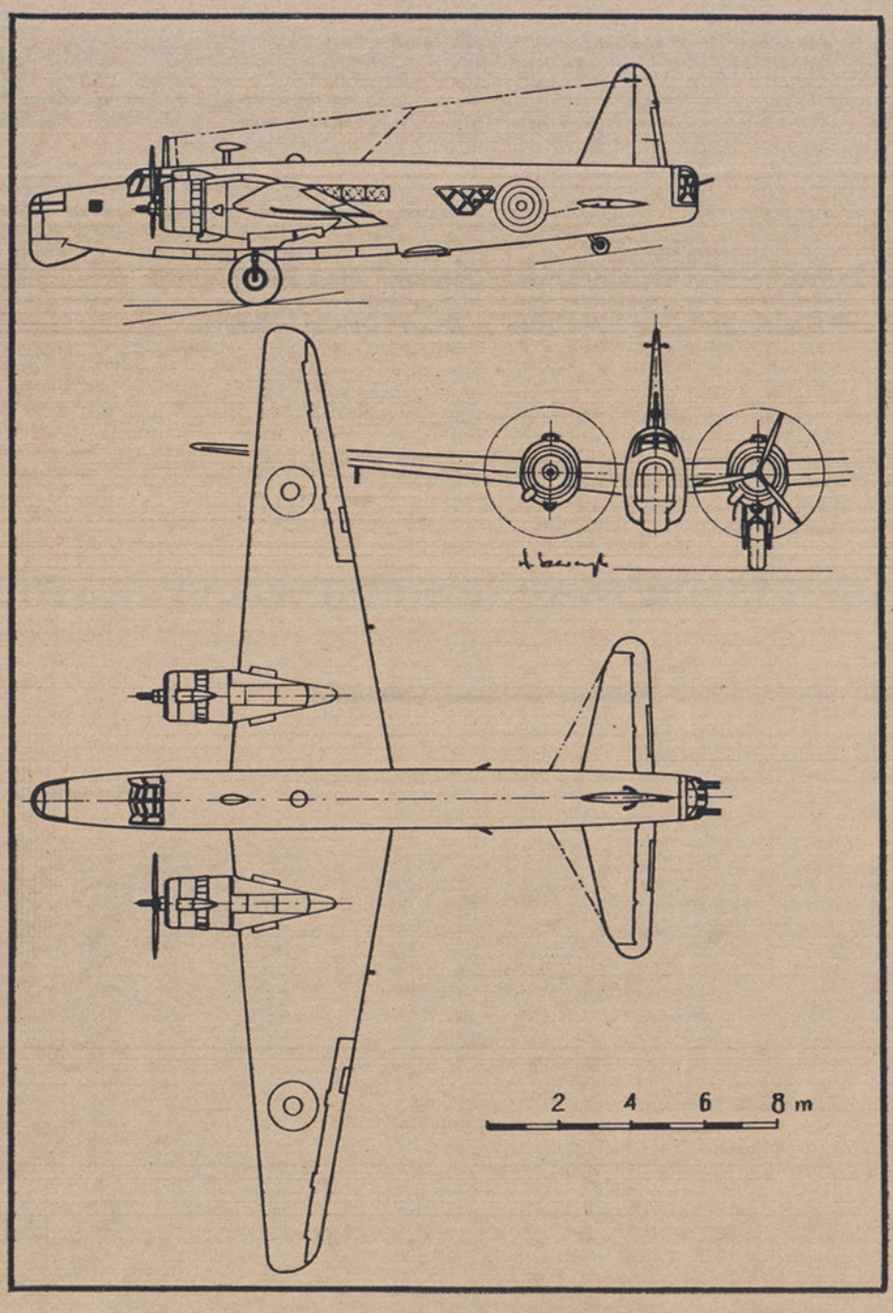
Zmarł w Warszawie 15 lutego 1975 roku.

J. KĘDZ.



SAMOLOT BOMBOWY

VICKERS „WELLINGTON"



Zamówiony w 1932 r. w wytwórni Vickers bombowiec dwusilnikowy „Wellington" odbył swój pierwszy lot 15 czerwca 1936 r. W 1937 r. uległ wypadkowi i został rozbity, ale produkcja seryjna została już podjęta. Seryjny „Wellington" wykonał pierwszy lot 23 grudnia 1937 r. Różnił się on znacznie od prototypu (dodane stanowiska uzbrojenia, inny kształt usterzenia). Uzbrojenie tworzyły pojedyncze karabiny maszynowe (Lewis — 0,303 cala) w wieżach Vickers z przodu i z tyłu kadłuba, zaś napęd stanowiły 2 silniki Bristol „Pegasus-XVIII" (1000 KM). Następnie budowano odmiany: „Wellington-IA" z podwójnymi karabinami maszynowymi w przedniej i tylnej wieży, które były hydraulicznie sterowane i z wysuwaną wieżą pod brzuchem kadłuba; „Wellington-IC" miał zamiast wieży wysuwanej (nie spełniła oczekiwanych nadziei) karabiny maszynowe zamocowane z boków kadłuba oraz większe koła, które wystawały z gondol po schowaniu (zbudowano ponad 2600 sztuk tej odmiany). Na kilku bombowcach „Wellington-I" zabudowano wielki pierścień o średnicy 14,62 m, wykonany z rury duralowej, w którym za pomocą dodatkowego silnika i prądnicy w kadłubie wytwarzano silne pole magnetyczne. Samoloty te były używane do powodowania eksplozji min magnetycznych. Oznaczenie: DW-I.

3 marca 1939 r. oblatano bombowiec „Wellington-II" z silnikiem Rolls-Royce „Merlin-X" (1145 KM). W maju 1939 r. wzleciał prototyp „Wellingtona-III" z silnikiem Bristol „Hercules-III" (1375 KM). Zapoczątkował on zwiększone uzbrojenie w tylnej wieży: 4 karabiny maszynowe. W 1940 r. zabudowano na „Wellingtonach-IC" amerykańskie silniki Pratt-Whitney R-1830-S3C4-6. Samoloty z tymi silnikami, budowane w niedużej serii (ponad 200 sztuk), otrzymały oznaczenie „Wellington-IV". W fazie prototypu pozostał „Wellington-V" z kabiną ciśnieniową do lotów na dużych wysokościach (ze skrzydłami o rozpiętości 29,9 m osiągnął wysokość 12 200 m), i z silnikami Bristol „Hercules-XI". Również wysokościowy „Wellington-VI" z silnikami RR „Merlin-60" (1600 KM), był zbudowany w liczbie 64 maszyn.

Na początku 1942 r. pojawił się „Wellington-VIII", pierwszy z rodziny morsko-rozpoznawczych (silniki Bristol „Pegasus-XVIII", — 1000 KM). Był on wyposażony w radar ASV MkII (rząd masztów wzdłuż kadłuba). Niektóre samoloty miały wielki wysuwany reflektor do śledzenia okrętów podwodnych w nocy. Wersje „Wellington-XI" (Bristol „Hercules-VI") i „Wellington-XII" (Bristol „Hercules-XVI") miały radar ASV Mk. III w „wardze" z przodu kadłuba i zaczepy na 2 torpedy oraz wysuwany reflektor. W większej liczbie był budowany „Wellington-XIV" (ponad 840 maszyn) z podobnym wyposażeniem, ale z silnikami Bristol „Hercules-XV". „Wellington-XIII" miał takież silniki, ale radar ASV Mk II (maszty). Ostatnią wersją bombową budowaną najliczniej od 1943 r. był „Wellington-X". Posiadał on silniki Bristol „Hercules-XVIII" (1585 KM) i zwiększony ładunek bomb do 2700 kg. Pewna liczba bombowców „Wellington-IC" była przerabiana na transportowce (oznaczenia „Wellington-XV i XVI"). Dla zmylenia myśliwców hitlerowskich miały one namalowane wieże uzbrojenia (prawdziwych nie używano). Po wojnie pewną liczbę samolotów wersji X przerobiono na treningowe pod oznaczeniem „Wellington" T-10. Produkcja „Wellingtonów" trwała do października 1945 r. i w sumie wykonano 11 461 różnych wersji maszyn.

Pierwsze bombowce „Wellington" pojawiły się w służbie w październiku 1938 r. w 9 dywizjonie RAF. 4 września 1939 r. 14 „Wellingtonów" bombardowało hitlerowskie okręty w Brunsbuttel (pierwszy atak bombowy na Rzeszę). Od grudnia 1939 r. wykorzystywano je głównie do operacji nocnych. Brały udział w codziennych nalotach na Rzeszę, w tym w głównych akcjach: 25—26.VIII.1940 r. — pierwsze bombardowanie Berlina; 30.V.1942 r. ok. 600 „Wellingtonów" w 1000-samolotowym nalocie na Kolonię.

WITOLD SZEWCZYK

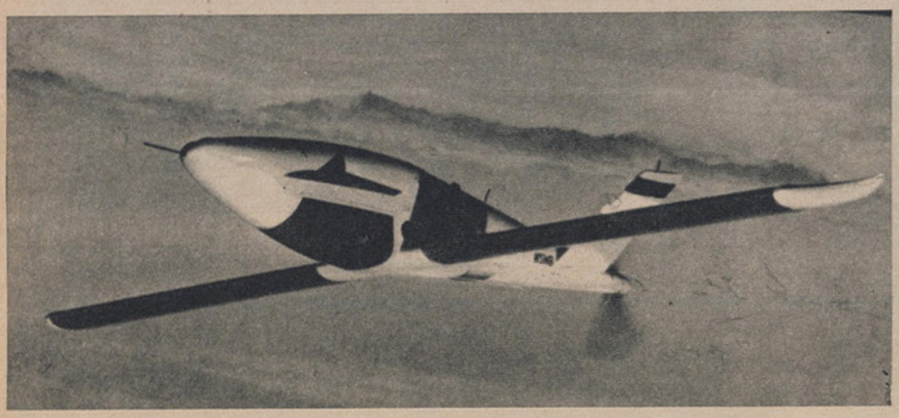
DANE TECHNICZNE („Wellington-X")

Wymiary: Rozpiętość — 26,26 m, długość — 19,62 m (18,59 m kadłub), wysokość — 5,32 m, pow. nośna — 78 m².

Masy: Masa własna — 11 900 kg, masa użyteczna — 4650 kg, masa całkowita max. — 16 550 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 410 km/h, prędkość przelotowa — 290 km/h, czas wznoszenia na 4570 m — 27,7 min, pułap — 7300 m, zasięg — 2130 do 3030 km.

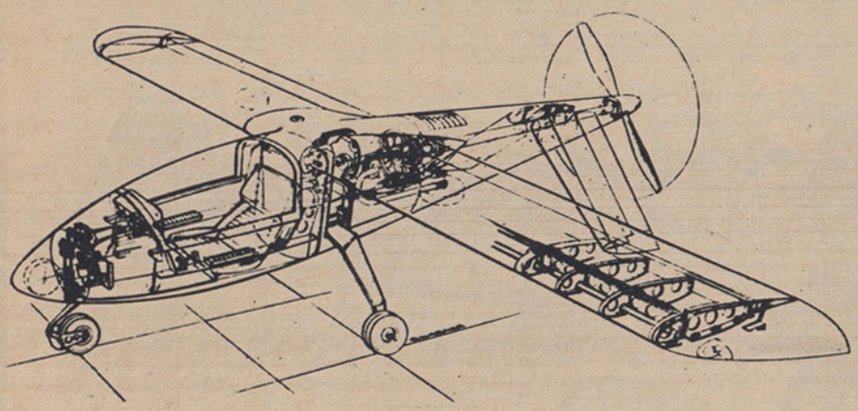
Na zdjęciu: „Wellington-X" z 300 dywizjonu (BM-E). Na rysunku: „Wellington" GR-XIV.



SAMOLOT JEDNOMIEJSCOWY

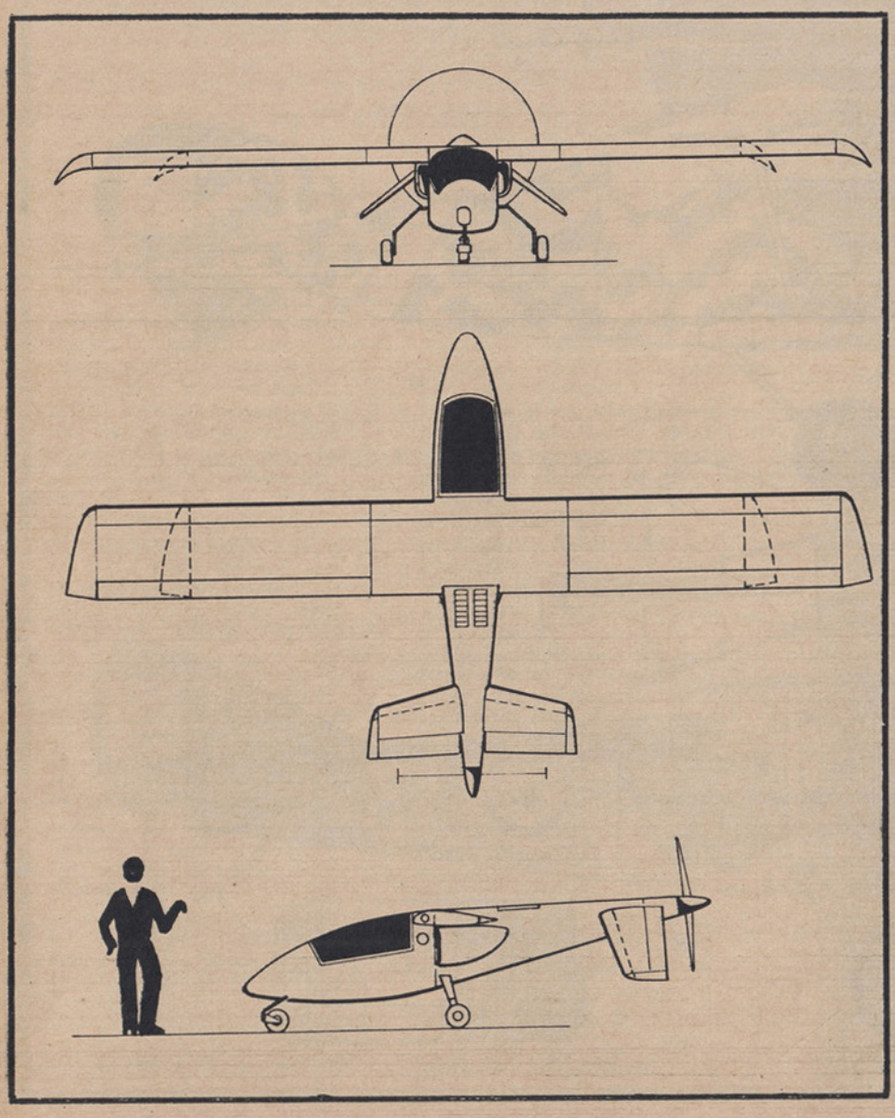
TAYLOR „MINI-IMP"

Amerykański konstruktor-amator Molt Taylor znany jest czytelnikom „SP" ze swych ciekawych konstrukcji — latającego samochodu „Aerocar-III" („SP" nr 50/1970) oraz amfibii „Coot-A" i „Coot-B" („SP" nr 42/1974 i nr 24/1972). Najnowszą jego konstrukcją jest niewielki, jednomiejscowy samolocik „Mini-Imp" o niezwykłym układzie i bardzo interesujących rozwiązaniach. Początkowo projekt przewidywał wersję dwumiejscową o nazwie „Imp" (diablik), ale trudności z uzyskaniem silnika Franklin 120 KM skłoniły Taylora do przekształcenia projektu w mniejszą wersję jednomiejscową z silnikiem od motoszybowca. Budowa prototypu zajęła konstruktorowi 700 godzin pracy. „Mini-Imp" już lata i znajduje się w próbach. Uzyskane dotąd wyniki są zadowalające.



Taylor „Mini-Imp" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła proste, prostokątne, pozbawione wzniosu mają trzy części. Części skrajne mogą być składane do tyłu. Konstruktor przewidział dwa warianty rozpiętości. Większą rozpiętość dla początkujących i mniejszą dla zaawansowanych pilotów. Zastosowano nowczesny profil superkrytyczny NASA GA (PC)-1 o dużej procentowości i dużym promieniu noska. Umieszczone na całej rozpiętości skrajnych części płata bezszczelinowe klapy mogą by wychylane nie tylko w dół do lądowania, ale także w górę — do przelotu. Przy pomocy dźwigni klap, którą konstruktor nazywa „dźwignią wyporu", można w dużym zakresie sterować współczynnikiem siły nośnej płata bez zmiany kąta natarcia przy użyciu steru wysokości. Zagięte w dół końcówki płata wykonane są z laminatu.



Kadłub samolotu ma kształt kroplowy i przekrój zbliżony do prostokąta z zaokrąglonymi narożami. Jednoczęściowa osłona kabiny wpisana w obrys kadłuba otwiera się do wsiadania w lewo. Wygodny fotel zapewnia pilotom pozycję półleżącą. Szerokość kadłuba w obrębie kabiny wynosi 0,60 m.

Charakterystyczną cechą samolotu jest jego usterzenie w układzie odwróconego „V". Zaletą takiego układu jest korzystne sprzężenie momentów zakręcającego i przechylającego. Oznacza to, że niezgodne wychylenie sterów nie tylko obraca samolot dookoła osi pionowej, ale i przechyla go do środka zakrętu. W ten sposób samolot może być wprowadzony w prawidłowy zakręt wyłącznie przy pomocy pedałów, bez udziału lotek (normalny statecznik „V" nie wykazuje takich zalet).

Podwozie trójkołowe, całkowicie chowane w locie. Golenie główne, wolnonośne, chowają się częściowo w kadłub, a koła w środkową część skrzydeł. Koła przednie, osadzone obrotowo na goleni sprężystej wygiętej z rury stalowej, chowa się do przodu w dziób kadłuba. Wszystkie koła są średnicy 0,25 m.

Silnik Limbach 64 KM (identyczny jak w naszym motoszybowcu „Ogar") zastosowany w prototypie, może być zastąpiony dowolnym innym silnikiem tłokowym w zakresie mocy 60—100 KM. Silnik zabudowany jest w centralnej części kadłuba, za kabiną. Napęd osadzonego na samym końcu kadłuba dwułopatowego śmigła pchającego o średnicy 1,37 m odbywa się przy pomocy długiego wału i sprzęgła „Flexidyne" zastosowanego już w latającym samochodzie „Aerocar-III". Kieszeniowe chwyty powietrza chłodzącego znajdują się po bokach, a wylot na grzbiecie kadłuba.

(J. S.)

DANE TECHNICZNE

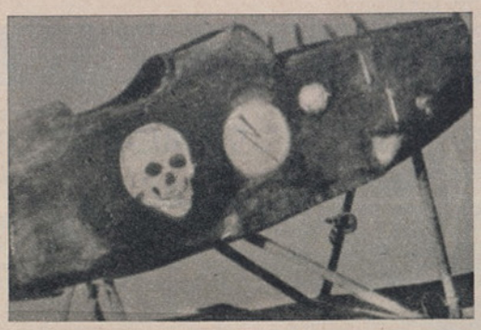
Wymiary: Rozpiętość (max.) — 7,75 m, rozpiętość (min.) — 5,95 m, długość — 4,88 m, wysokość — 1,24 m, pow. nośna (max). — 7,0 m², pow. nośna (min.) — 5,4 m², wydłużenie (max.) — 8,5, wydłużenie (min.) — 6,5.

Masy: Masa całkowita — 340 kg, obciążenie pow. (min.) — 48,5 kg/m², obciążenie pow. (max.) — 63 kg/m².

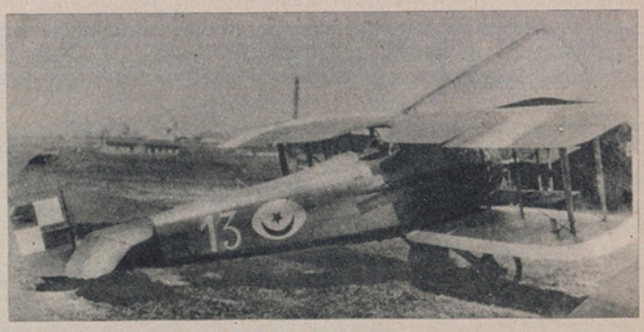
Osiągi: Prędkość dopuszczalna (projektowa) — 480 km/h, prędkość max. — 240 km/h, współczynniki przeciążenia: +9, —9.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

8 Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI



Wrak samolotu Albatros D-111 por. K. Jankowskiego. Zdjęcie ze zbioru T. Kowalskiego.



Samolot Spad S-VII por. L. Rayskiego. Zdjęcie ze zbioru W. Bączkowskiego.

OBJAŚNIENIE: 1. Oeffag D-III z 13 eskadry, 2. Fokker D-VII z 15 eskadry z godłem osobistym A. Haber-Włyńskiego. W 1920 r. na tak oznakowanym samolocie latali w 15 eskadrze por. A. Bartkowiak, J. Hendriks, S. Rozmiarek. 3. Oeffag D-III z 13 eskadry. 4. Albatros D-V por. W. Langa, 5. Albatros D-III z godłem osobistym pilota, 6. Spad S-VII por. L. Rayskiego.

Czternaście lat temu, dokładnie 16 marca 1962 roku, na orbitę okołoziemską wprowadzono z terytorium Związku Radzieckiego nowego, nie znanego dotąd satelitę. Otrzymał on nazwę ściśle związaną z programem badawczym. Był to „Kosmos" nr 1 wyniesiony przez rakietę o tej samej nazwie. Bezpośrednio po starcie opublikowany program obejmował między innymi: badania gęstości elektronów i jonów w jonosferze na różnych wysokościach, i nad różnymi szerokościami geograficznymi oraz wpływ pór dnia i roku na zmiany tych parametrów: badanie promieniowania korpuskularnego cząstek małej energii oraz zmiany przepływu tych cząstek w zależności od aktywności Słońca. Następnie, badanie składu energetycznego dolnych warstw pasa promieniowania Ziemi, badanie promieniowania kosmicznego, badanie pola magnetycznego Ziemi, promieniowania rentgenowskiego, składu chemicznego jonosfery... i wielu jeszcze innych zagadnień, związanych z fizyką, biologią i gospodarką narodową.

Trzeciego lutego roku bieżącego na orbitę okołoziemską wprowadzony został nowy „Kosmos" z numerem kolejnym 800. Satelita obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 1027 km, a perigeum 1000 km. Początkowy czas obiegu naszej planety wynosi 105 min. I ten obiekt przeznaczony jest do badania przestrzeni kosmicznej. Według informacji napływających z centrum kierowania lotem, aparatura pokładowa satelity pracuje normalnie. Z okazji startu osiemsetnego satelity i dodajmy takiej samej liczby rakiet nośnych, pobity został światowy rekord (o ile takie rekordy byłyby odnotowywane) ilości, a przede wszystkim sprawności i niezawodności systemu Kosmos.

Piątego lutego odnotować można było start „Kosmosa" z numerem 801. Satelita ten obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 823 km, a perigeum 279 km.

Z USA donoszą o pierwszym naziemnym treningu astronautów w makiecie — symulatorze stacji kosmicznej „Spacelab". W pomieszczeniach stacji przebywało trzech uczonych (od 28 stycznia do 1 lutego br). Symulator znajduje się w centrum lotów załogowych w Houston. Ma 6,7 m długości i 4 m średnicy. Oryginalna stacja, która wyniesiona zostanie przy pomocy samolotu kosmicznego — transportera, będzie miała długość 18 m, a średnicę 4,6 m. Kierownikiem doświadczenia był astronauta, fizyk dr Story Musgrave. Następne naziemne doświadczenia mają być przeprowadzone jeszcze w roku bieżącym.

Również z Ameryki pochodzi następna informacja. 29 stycznia z Przylądka Canaveral wystartowała rakieta „Atlas-Centaur" wynosząc na swym pokładzie nowego satelitę łącznościowego „Intelsat" — 4 A. Poprzedni satelita tej nowej serii, który wprowadzony został na orbitę okołoziemską w końcu roku ubiegłego, rozpoczął pracę w dniu 1 lutego, umożliwiając dalekosiężną łączność między Europą zachodnią, Ameryką Płn i Bliskim Wschodem.

Radioamatorzy zamierzają w przyszłości umieścić małego geostacjonarnego satelitę (perigeum 1450 km, apogeum 39 000 km). Prototyp wykonali radioamatorzy kanadyjscy. Satelita „AMSAT-Oscar" umożliwiłby prowadzenie doświadczeń w pasmach 145,9 i 435,1 MHz. Satelita amatorski ma być wyniesiony przy okazji startu meteorologicznego satelity ITOS.

Astronauta amerykański Stuart Roosa, który uczestniczył w wyprawie „Apollo-14", opuścił szeregi astronautów NASA, a również służbę wojskową w randze pułkownika. Po odejściu Roosy liczba astronautów zgrupowanych w NASA wynosi 31 osób.

W Innsbrucku na Zimowej Olimpiadzie spotkali się kosmonauci radziecy i amerykańscy, bohaterowie lotu „Sojuz—Apollo". Byli honorowymi gośćmi Igrzysk.

P. E.

JUBILEUSZ

● **Generalny Konstruktor** Oleg Antonow, światowej sławy twórca dziesiątków samolotów obchodzi w roku bieżącym 70-lecie swego pracowitego życia. Bohater Pracy Socjalistycznej, laureat nagród leninowskiej i państwowej, deputowany Rady Najwyższej ZSRR, doktor nauk technicznych, ma ogromne zasługi dla rozwoju radzieckiej techniki lotniczej. Jego dziełem były szybowce sportowe, a podczas wojny transportowe, liczne maszyny na których piloci radzieccy ustanawiali światowe rekordy. Jego też dziełem były samoloty wojskowe i cywilne, a wśród nich szeroko znane An-12, An-24 i olbrzym An-22, największy samolot transportowy na świecie. Samoloty oznaczone inicjałami Głównego Konstruktora dobrze znane są również w Polsce. Przecież budujemy seryjnie wielozadaniowe samoloty An-2, a na naszych liniach lotniczych latają An-24. W Olegu Antonowie mamy i cenimy wielkiego przyjaciela, orędownika wszelkich lotniczych poczynań, poza tym entuzjastę sportów lotniczych a również prac amatorskich w zakresie budowy samolotów i szybowców.

SPORT

● **Znany pilot** szybowcowy RFN Hans Werner Grosse podczas pobytu w Australii ustanowił w lutym br. nowy rekord świata w przelocie po trasie trójkąta osiągając 1040 km. Dokumentacja rekordowego lotu przesłana została do FAI w celu zatwierdzenia.

TRANSPORT

● **Jak wynika** ze wstępnych oficjalnych danych ICAO, ogólna praca przewozowa towarzystw lotniczych świata, mierzona w tonokilometrach wzrosła w roku ubiegłym, w porównaniu z rokiem 1974, zaledwie o 2 proc., gdy jeszcze w roku poprzedzającym — o 6 proc., a w ciągu ostatnich 10 lat zwiększała się przeciętnie o 13 proc. W roku ubiegłym przewieziono w lotach regularnych 529 mln pasażerów wykonując 676 mld pkm — o 3 proc. więcej niż w 1974. W przewozie towarów wykonano 19 mld tkm — o 0,1 mld mniej niż w roku poprzedzającym. W tym pesymistycznym obrazie na podkreślenie zasługuje duży wzrost przewozów w krajach socjalistycznych, stanowiących ok. 20 proc. ogólnej masy przewozowej świata. Bez ich udziału praca przewozowa ogółem zwiększyłaby się zaledwie o 1 proc., a przewozy towarowe wykazałyby spadek o 1 proc.

● **Nawiązując** do dyskusji w sprawie dopuszczenia „Concorde" do lotów nad Stanami Zjednoczonymi, ambasador Francji w Waszyngtonie, Kościuszko-Morizet, przypomniał wydarzenia z roku... 1781, kiedy to fregata... „Concorde", należąca do floty admirała... d'Estaing wykonawszy pierwszy swój rejs do Bostonu spotkała się z tak przychylnym przyjęciem, że — okazawszy się statkiem najbardziej szybkim i wygodnym — została wybrana do misji specjalnej. (o)

PRZEMYSŁ

● **Rząd Indii** zamierza zakupić pewną, nieokreśloną na razie ilość samolotów typu An-30. Jest to fotogrametryczna wersja samolotu An-24B. An-30 w ubiegłym roku był demonstrowany w Indiach. Cena samolotu określana jest na 1,5 mln dolarów (bez wyposażenia fotograficznego).

● **Firma Boeing** otrzymała od rządu Wenezueli zamówienie na dostawę samolotu Boeing 737-200 w specjalnej wersji dyspozycyjnej. Samolot ten przeznaczony będzie dla prezydenta kraju. Przewiduje się zainstalowanie na jego pokładzie systemu nawigacji bezwładnościowej oraz zbiorników zwiększających zasięg do 4 800 km.

LOTNISKA

● **Na lotnisku Arlanda** (Sztokholm) w początkach listopada oddany zostanie do eksploatacji nowy międzynarodowy dworzec lotniczy o przepustowości 4,5 mln pasażerów rocznie. Obecnie Arlanda może obsłużyć do 2,6 mln pasażerów rocznie. Płyta peronowa przed dworcem pomieści 24 samoloty, w tym cztery wielkiej pojemności. Dworzec posiadać będzie zautomatyzowany system obsługi bagażu, zaplecze gastronomiczne o tysiącu miejscach oraz parking na 1 000 samochodów. (ż)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

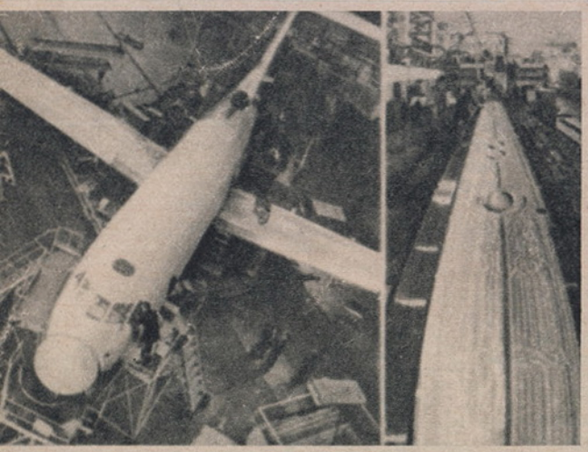
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 20.II.1976 r. Zam. 141. J-45
INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

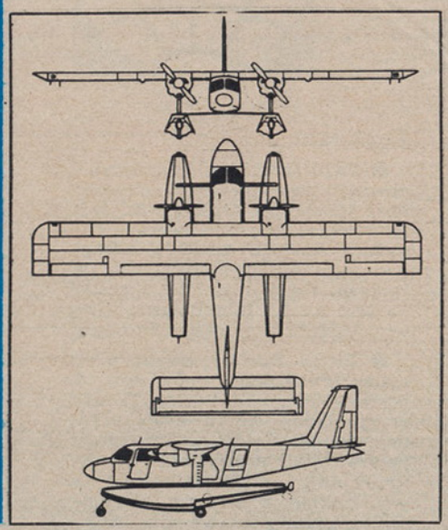


PRZEMYSŁ LOTNICZY PRZODUJE W JAKOŚCI

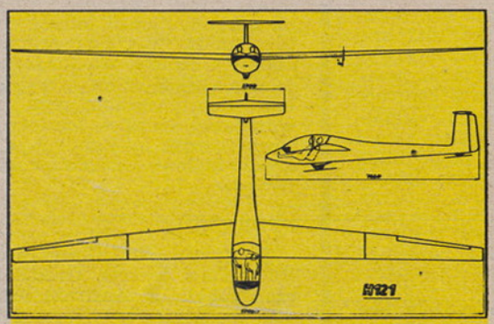
Zakłady lotnicze w Saratowie w ZSRR znane są nie tylko z produkcji samolotów pasażerskich Jak-40, ale również z tego, że właśnie tu zapoczątkowany został system pracy bezusterkowej (zero-defektowej). Dziś system ten, stosowany w całym Związku Radzieckim, nosi nazwę saratowskiego systemu jakości. W 1975 r. w zakładach tych wprowadzono współzawodnictwo mające na celu bezusterkowe zdawanie przy „pierwszym podejściu" nie tylko poszczególnych elementów i podzespołów, ale również całego samolotu.

Na zdjęciach: Hala montażu samolotów Jak-40 oraz obrabiarka sterowana programowo podczas produkcji elementów skrzydła o długości ponad 8 m.

NA PŁYWAKACH



Konstruktorzy stale dążą do rozszerzania możliwości zastosowań udanych, produkowanych seryjnie samolotów. Przykładem może być samolot gospodarczy i pasażerski BN-2 „Islander", który ma być również amfibią pływakową.



SZYBOWIEC DWUMIEJSCOWY

Szybowce dwumiejscowe nie poddają się. Również w tej dziedzinie trwa rozwój konstrukcyjny. Oto jeden z nowych projektów — szybowiec laminatowy H-121 z miejscami załogi obok siebie. Oparcia pochylone pod kątem 45 stopni. Ma to być szybowiec szkolno-treningowy. Oblot prototypu — latem br. Powstaje przy współpracy RFN i Szwecji. Rozpiętość — 17 m, długość — 7,66 m.

LOTNICZE RETRO

Fragment ekspozycji lotniczej w Muzeum Techniki w Pradze w CSRS. Na pierwszym planie czechosłowacki samolot sportowy BAK-01, u góry — „Pchła nieba".

SZYBOWCE JAPOŃSKIE

Szybownictwo w Japonii nie jest sportem powszechnym, jak u nas. Skupia się przede wszystkim przy wyższych uczelniach, a raz do roku odbywają się w Menuina mistrzostwa szybowcowe studentów. W 1975 r. rozegrano tam 25 mistrzostwa. Bardziej popularne są lotnie, ale z reguły lata się na nartach. Oprócz szybowców importowanych studenci mają również własne konstrukcje. Są też 2 wytwórnie szybowców, z których jedna produkuje konstrukcje aeroklubu w Jokohamie.

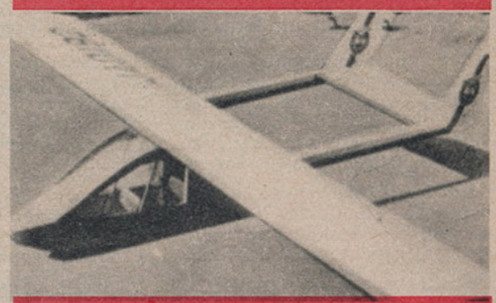
A oto przegląd szybowców japońskich.

Mita-3-1. Rozpiętość — 16 m, długość — 8 m, wysokość — 1,3 m. Masa własna — 300 kg, masa całkowita — 450 kg. Doskonałość — 30 przy prędkości — 81,5 km/h, min. opadanie — 0,72 m/s przy 76 km/h.

Tainan Mita-Shiki-3.

Takatori SH-15 z uniwersytetu Kantogakuin.

SS-2 z japońskiej ligi lotniczej.



Takatous-Sanken SH-8 „Flider" (sokół). Dwumiejscowy. Rozpiętość — 8 m, długość — 6 m, wysokość — 2 m, pow. nośna — 10,4 m². Masa własna — 130 kg, masa całkowita — 300 kg. Doskonałość — 16,6 przy prędkości 89 km/h. Przewiduje się zabudowę silnika 72 KM ze śmigłem pchającym.

Na starcie pilotów lotni. Start narciarza za skuterem śnieżnym.

Zdjęcia i rysunki: „Tiechnika-Mołodioży", „Flieger-Revue", „Aviation Magazine", „Flug Revue", „Der Flieger".